За рулем

10
1975

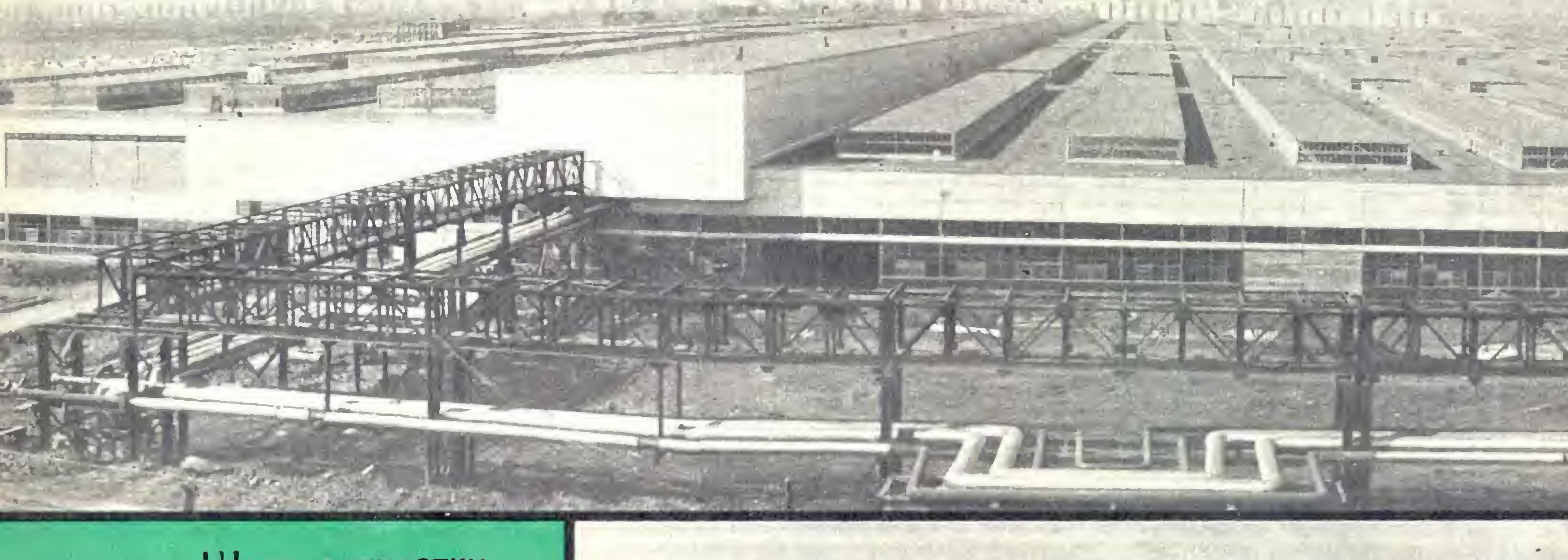








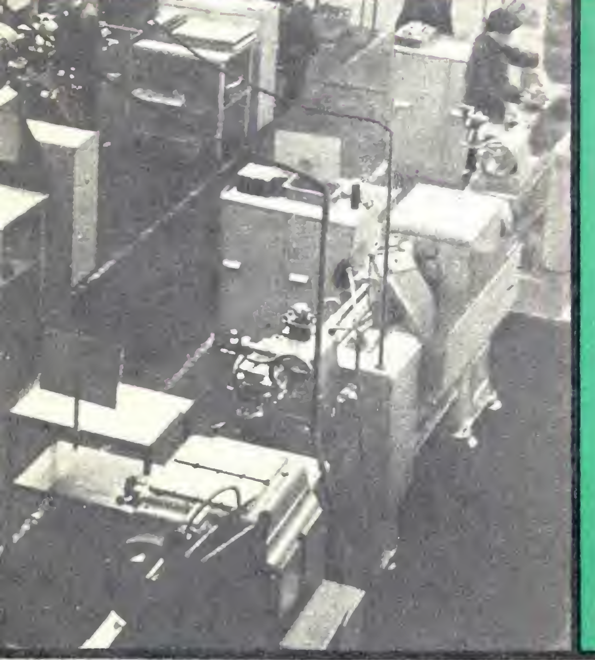
ЭТОТ НОМЕР
СДЕЛАН
ПО ПИСЬМАМ
ЧИТАТЕЛЕЙ



нет вкладыша



СТРОЙКА СТАНОВИТСЯ ЗАВОДОМ



Все ближе день, когда с конвейера Камского автомобильного завода сойдут первые грузовики. Это событие произойдет в начале десятой пятилетки. Здесь мы рассказываем о сегодняшнем дне гиганта советской индустрии.

Поражает своими масштабами ремонтно-инструментальный завод (фото вверху). Он уже дает продукцию (левый снимок). А тем временем грузовики с маркой КамАЗ проходят последние испытания (в круге).

Рядом с заводом поднялся новый город. Здесь растет уже новое поколение.

Форсированно идет монтаж оборудования. На правом снимке — пролет прессово-рамного завода; справа внизу — передовая бригада монтажников на заводе двигателей: В. Цыбин, Ю. Бульба, С. Канилов, Л. Перминов.

Фото из альбома КамАЗа и В. Великжанина (ТАСС)

Статью о новом заводе читайте на стр. 8.





По письмам читателей

«ЗА РУЛЕМ» * *

Вот они лежат на столах, большие стопки только что доставленных в редакцию писем. Много десятков тысяч конвертов приносит нам почта за год. На штампах — названия сел и столиц, адреса далекие и близкие. Пишут автолюбители и профессионалы, мотоциклисты и спортсмены, курсанты и преподаватели автошкол ДОСААФ, сотрудники ГАИ. Пишут, делятся мыслями, сообщают новости, что-то предлагают, что-то отвергают, на что-то жалуются. Но при всей различности этих писем есть в них одно общее, о чем Владимир Ильич Ленин в свое время сказал: «Ведь это же подлинные человеческие документы!»

Трудно переоценить пользу, которую приносят редакции письма. Журнал создается для читателя и вместе с читателем — самым зорким, самым главным нашим корреспондентом. Письма — это бесценный кладезь для редакционной работы. В них мы находим новые темы, дружеские советы и пожелания, адреса интересных людей. Из писем черпаем много злободневного, заслуживающего внимания. Некоторые разделы журнала — «Инженеры отвечают читателям», «Советы бывалых», «Справочная служба» — целином, а другие — «Зеленая волна», «Клуб «Автолюбитель», «Новости, события, факты» — в значительной части делаются по письмам.

В этом году редакция через журнал провела анкетный опрос — социологическое изучение читательских интересов. Нам важно было выяснить, кто сегодня читает наш журнал, как относятся подписчики к «традиционным» его разделам. Устраивает ли их, как освещается досаафовская тема, вопросы безопасности движения, что вообще значит «За рулем» в их работе и жизни.

Почти 50 тысяч анкет поступило в редакцию, а кроме того около 5 тысяч писем с отзывами о журнале. Их по своей инициативе приложили читатели, высказав пожелания и предложения, благодарности и критические замечания — все, что не умещалось в рамках анкеты, и мы еще острее ощутили нашу постоянную живую связь с читателем.

Пройдет немного времени и завершится обработка анкет в одном из московских вычислительных центров. Результаты опроса с нашим комментарием будут опубликованы. А пока мы хотим сердечно поблагодарить всех, кто откликнулся на нашу анкету, кто сообщил нам свое мнение о журнале, написал, о чем хотел бы узнать со страниц «За рулем». Отвечая на их пожелания, редакция сделала этот номер по читательским письмам.

БИБЛИОТЕКА - ФИЛИАЛ
...1_1
Измайловский проезд, 2а

За нашу Советскую Родину!

За рулём

10 ● Октябрь ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

БИБЛИОТЕ...
...101
...

СЛОВО ОБ

Первичная организация ДОСААФ — центр оборонно-массовой работы. Так, пожалуй, наиболее точно можно выразить суть вопроса, который вынесен на обсуждение очередного пленума Краснознаменного оборонного Общества. Этот вопрос, один из главных, решающих для всей деятельности ДОСААФ, имеет в то же время сегодня и непосредственное отношение к автомобильной жизни в нашей стране.

Один любопытный факт. В этом году на соревнованиях по профессиональному мастерству водителей Всесоюзного объединения «Сельхозтехника» корреспондент «За рулем» ознакомился с водительскими и спортивными биографиями участников — представителей республик. И выяснилось, что почти две трети из них приобщились к автоделу и почти каждый (за редким исключением) к автоспорту в организациях ДОСААФ. Возможно, эти цифры несколько превышают официальные, но они близки к ним и весьма красноречиво говорят о вкладе оборонного Общества в подготовку водительских кадров, в развитие спорта.

За последнее время в связи с бурным ростом темпов автомобилестроения, автомобилизации этот вклад стал еще весомее, еще значительнее. Многие первичные организации ДОСААФ предприятий, вузов, научно-исследовательских и проектных институтов, совхозов и колхозов всерьез занялись подготовкой водителей-автолюбителей и мотоциклистов, проведением авто- и мотопоходов по местам боевой и трудовой славы, спортивных соревнований автомобилистов и мотоциклистов. При наиболее крупных организациях созданы и создаются спортивно-технические клубы, которые готовят еще и водителей-профессионалов, имеют спортивные команды, выступающие не только в общедоступных авто- и многоборье, но и в ралли, мотокроссах, трековых гонках, что, как известно, требует наличия спортивной техники и спортсменов высокой квалификации.

Все это — свидетельство успехов ДОСААФ в выполнении постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, свидетельство возмужания и зрелости многих первичных организаций, силы их актива. Именно здесь, на этом участке работы оборонного Общества, успех в первую очередь зависит от общественных кадров, их инициативы, творческого отношения к делу. И о каких бы достижениях той или иной первичной организации не говорили мы сегодня, будь то создание учебной базы, подготовка водителей или спортсменов, на первое место надо по праву ставить организаторов этой работы, активистов ДОСААФ, безвозмездно отдающих свои знания и энергию, свое свободное время благороднейшему делу — военно-патриотическому воспитанию трудящихся.

На этих страницах мы печатаем выступление Ю. В. Позднышева — председателя одной из лучших в Московской области первичной организации завода «Электросталь», в значительной мере обязанной своими успехами общественникам, подлинным энтузиастам оборонно-массовой работы.

На дворе осень, и для нас, членов комитета ДОСААФ завода, его актива, наступает очередной экзамен — осенний призыв в Советскую Армию. В эти дни как-то по-особому смотришь на наших молодых ребят. Вроде бы вчера занимались они на заводском учебном пункте, посещали технические кружки и секции в нашем Доме технической учебы, учились стрелять, водить мотоцикл, автомобиль, участвовали в соревнованиях. А завтра многие из них наденут шинель воина, возьмут в руки оружие.

Нам, ветеранам армии и флота, хорошо известно, что ратный труд нелегок. Строгий воинский порядок, железная дисциплина. На ней построен весь уклад армейской жизни. Овладение сложнейшей боевой техникой, ночные тревоги, долгие вахты, несение караулов, марш-броски — все это скоро станет их буднями. Готовы ли они к этому?

Да, готовы, можем с гордостью ответить мы. Готовы, потому что уходят на службу с запасом военных знаний и навыков, потому что прошли университеты будущего воина на нашем учебном пункте и знакомы с техникой, с трудностями военной жизни. Готовы потому, что с того момента, как стали допризывниками и призывниками, их наставниками были замечательные люди — наши активисты, наш золотой фонд, которому многим обязана организация завода, награжденная Почетным знаком ДОСААФ.

Об этих-то людях, их делах я и хочу немного рассказать.

Начну с Федора Поликарповича Филиппова. Он, без преувеличения, зачинатель оборонных дел на заводе. Еще в довоенные годы, с тридцать четвертого по сороковой, возглавлял осоавиахимовскую организацию. Она росла вместе с предприятием, и в нее Ф. П. Филиппов вложил, можно сказать, всю свою душу. Он и поныне в строю — мой боевой зам (а более точно — заместитель председателя комитета ДОСААФ завода «Электросталь») и очень, очень много делает для того, чтобы расширялась учебная, техническая и спортивная база нашей организации, чтобы как можно больше молодых людей смогли стать автомобилистами, мотоциклистами, спортсменами. Свою любовь к технике и мотору Федор Поликарпович передал детям. Его сыновья Анатолий и Владимир мотоциклисты-спортсмены, на общественных началах ведут занятия в кружке. Не только сыновья — дочери Зинаида и Антонина тоже заядлые мотоциклисты, занимаются в заводской секции мотоспортом.



Ф. П. Филиппов



А. П. Седых

Есть среди активистов нашей организации и другие ветераны с довоенным стажем. Например, Игорь Александрович Ларин. Бывший военный мотоциклист, теперь один из лучших наших помощников в воспитании молодежи, в пропаганде боевых традиций.

Чуть ли не вместе с Ф. П. Филипповым до войны включились в военно-патриотические дела Василий Степанович Машковцев, ныне возглавляющий заводской военно-учебный пункт, и Михаил Панфилович Разумовский — фронтовик, член президиума комитета — он руководит оргмассовой работой.

Я часто думаю, как хорошо, что в нашем активе такие замечательные люди — это сами традиции нашей первичной организации. Отсюда в сорок первом уходили на фронт сотни членов Осоавиахима, обучавшихся военным специальностям, — пулеметчики, стрелки, шоферы, мотоциклисты. Многие прославили Родину боевыми подвигами.

Если продолжать разговор о традициях, то надо сказать, что опора на широкую общественность дает нам возможность и сегодня быть на уровне современных требований, когда масштабы работы первичной организации оборонного Общества, ее характер, задачи неизмеримо возросли.

Досаафовский актив в широком смысле этого слова на «Электростали» — довольно многочисленный отряд рабочих, инженеров, служащих — людей, умеющих организовать на своем участке военно-патриотическую работу, владеющих к тому же одной-двумя, а то и

АКТИВИСТАХ

несколькими военно-прикладными специальностями. Среди них — 37 председателей цеховых организаций ДОСААФ, руководители многочисленных кружков, секций, спортивные тренеры, инструкторы, судьи, пропагандисты, распространители билетов лотереи. Только преподавателей-общественников у нас больше двадцати.

Много добрых слов заслуживают члены президиума заводского комитета ДОСААФ. В его состав избраны опытные люди, хорошие организаторы. Скажем, Владимир Абрамович Красик, который отвечает за военно-техническое обучение и технические виды спорта — очень сложный и обширный участок работы. Посудите сами: за последние годы одних только мотоциклистов обучено 460 человек, совсем недавно выпущены две группы автолюбителей — около семидесяти человек. Это только автомобилисты и мотоциклисты. А есть еще радисты, стрелки. И еще спорт, авто- и мотопробеги — всего не перечислишь. У В. Красика много помощников — преподаватели, инструкторы, такие, как В. Ф. Кулябин, В. В. Смагин, А. В. Ивлев, Б. П. Борисов и другие специалисты своего дела, на которых всегда и во всем можно положиться.

Один из старейших наших активистов Алексей Петрович Седых несколько лет подряд бессменно руководит стрелковой подготовкой членов ДОСААФ. Назову еще одного члена президиума и ветерана Общества — Анатолия Захаровича Савинова. Он занят оргработой и пропагандой. Это, без преувеличения, неутомимый пропагандист военных знаний.



А. З. Савинов

Я уже упоминал целую семейную династию активистов ДОСААФ на заводе — Ф. П. Филиппова и его детей. Она не исключение. Можно назвать еще братьев Сухаревых — Евгения, Владимира, Александра. Вроде бы, не так давно сами они учились мотоциклетной езде, а теперь — участники многих заводских, городских и областных соревнований и конечно же инструкторы по подготовке мотоциклистов.

Среди тех, кто у нас учится на курсах авто- и мотолюбителей, каждый год немало призывников. Мы их обучаем бесплатно, да и вообще с заводчан взимается только 50% стоимости обучения.

Деятельность активистов ДОСААФ на «Электростали» многогранна. Всего в небольшой статье не опишешь. Но еще об одной сфере приложения их сил должен сказать. Это об авто- и мотопробегах по местам трудовой и боевой славы советского народа. Организуя их, мы сразу решаем несколько задач, и прежде всего воспитание патриотизма, чувства гордости за дела и подвиги советского народа, его великие свершения.

До сих пор у ребят не изгладились впечатления от прошлогоднего пробега по белорусской земле в честь юбилея Победы. В нем приняло участие более тридцати членов ДОСААФ завода на личных автомобилях и мотоциклах. В этом году маршрут пробега прошел по памятным местам Подмосковья, также связанным с годовщиной великой Победы.



М. П. Разумовский



В. А. Красик

Каждый такой поход, как и другие массовые мероприятия, требуют тщательной подготовки, сил и времени и, разумеется, инициативы. Она вообще очень важна в нашей работе, а стимулирует ее социалистическое соревнование. Договор с нашим соседом — организацией ДОСААФ завода тяжелого машиностроения, организацией боевой, сильной, его регулярная, два раза в год проверка заставляет все время искать новые резервы, идти вперед, чтобы не отстать, не оказаться «побежденным».



В. С. Машковцев

Я иногда думаю: а что собственно движет теми, кто добровольно принял на себя заботу о делах нашей первичной организации, и всякий раз прихожу к одному и тому же выводу: чувство патриотизма, сознание своего гражданского долга. Оно руководит ими, ведет к молодым рабочим, побуждает создавать кружки, курсы, учить, тренировать. И это все для того, чтобы, следуя ленинскому завету, учиться военному делу настоящим образом, укреплять обороноспособность нашего социалистического Отечества. Много получаем мы в комитете ДОСААФ благодарственных писем из воинских частей. А это значит, что весь наш актив работает с большой отдачей, с пользой для Родины.

И тот факт, что пленум ЦК ДОСААФ СССР обсуждает вопрос о деятельности первичных организаций, вселяет в каждого из нас, активистов оборонного Общества, чувство гордости за то, что он делает. Мы все уверены, что решения пленума дадут новый импульс оборонно-массовой работе, что они будут выполнены с должным размахом и настойчивостью.

Ю. ПОЗДНЫШЕВ,
председатель первичной организации ДОСААФ электрометаллургического завода «Электросталь» им. Тевосяна
Московская область,
г. Электросталь

«ЗА РУЛЕМ»

За последнее десятилетие неузнаваемо изменился облик первичных организаций ДОСААФ. Выполняя требования постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», многие из них стали подлинными центрами оборонно-массовой работы, организаторами военно-патриотической пропаганды, деятельными проводниками военно-технических знаний.

Многие первичные организации сейчас — это целая сеть кружков, секций, это активная оборонно-массовая работа.

Об этом свидетельствует и редакционная почта. Читатели из Ташкента и Житомира, Иркутской области и Красноярского края, из Магадана и Петрозаводска, других городов и сел пишут нам, делятся мыслями, задают вопросы, относящиеся к работе первичных организаций ДОСААФ по подготовке водителей, созданию спортивных кружков.

Мы выбрали те, которые встречаются наиболее часто, и попросили ответить на них начальника отдела ЦК ДОСААФ СССР К. С. ШЕСТОПАЛОВА.

Это может первичная

Вопрос первый. В каких первичных организациях и при каких условиях могут быть созданы автомотокружки или секции?

— В соответствии с Уставом оборонного Общества при любой первичной организации могут создаваться как секции, так и кружки. Секция — это своего рода орган общественного содействия комитету ДОСААФ, помогающий организовывать и развивать спортивную работу. Секции могут создаваться как по отдельным видам спорта (автомобильному, мотоциклетному), так и объединенные, по близким видам (автомотосекции). Основанием для создания секции служит наличие соответствующей материально-технической базы и желание членов первичной организации ДОСААФ заниматься военно-техническими видами спорта. В данном случае — автомотоспортом.

Кружок, как и курсы, — основная форма массовой учебы членов ДОСААФ. Здесь желающие могут получить ту или иную специальность. Профиль кружков или курсов определяется комитетом, исходя из потребностей предприятия или по желанию членов организации.

Вопрос второй. Что нужно для того, чтобы при первичной организации ДОСААФ был организован спортивно-технический клуб?

— Спортивно-технический клуб при первичной организации ДОСААФ создается по решению районного (городского) комитета ДОСААФ. Клуб работает под руководством того комитета, при котором он создан, в тесном контакте с профсоюзной, комсомольской и другими общественными организациями. Клуб может быть однопрофильным или комплексным — это зависит от интересов его членов, от материально-технического обеспечения. Например, при первичных организациях в автотранспортных предприятиях целесообразно создавать специализированные автомобильно-мотоциклетные СТК. Комплексные клубы готовят специалистов по самым разным направлениям.

Задачи СТК, содержание его работы и другие организационно-правовые вопросы изложены в специальном «Положении о спортивно-техническом клубе первичной организации ДОСААФ». Это положение имеется в любом районном, городском или областном комитете ДОСААФ.

Вопрос третий. Могут ли спортивно-технические клубы при первичной организации иметь собственные автомобили, мотоциклы и если могут, то каков порядок их приобретения?

— Работа СТК строится на основе полного хозяйственного расчета. Клуб имеет накопления и вправе ими распоряжаться по своему усмотрению. Само собой разумеется, что он может и приобретать автомобили, мотоциклы. Постановлением Президиума ЦК ДОСААФ СССР от 14 мая прошлого года разрешено продавать легковые автомобили крупным первичным организациям Общества, имеющим постоянно действующие курсы с оборудованными учебными классами, получающим плановые задания по подготовке водительских кадров и выполняющим их; имеющим условия для хранения и нормальной эксплуатации техники. В союзных республиках такая продажа производится с разрешения ЦК ДОСААФ республик, а в РСФСР — с ведома ЦК ДОСААФ СССР. Иногда учебная техника передается из предприятий клубам безвозмездно, в порядке оказания технической помощи.

Вопрос четвертый. Может ли первичная организация, не имеющая СТК, открывать курсы по подготовке водителей-любителей, мотоциклистов?

— В мае 1974 года этот вопрос рассматривался президиумом ЦК ДОСААФ СССР. В принятом тогда постановлении было сказано следующее:

«Установить, что при первичных организациях ДОСААФ могут организовываться курсы по подготовке водителей мотоциклов, водителей автомобилей и других механизаторских кадров как на общественных началах, так и за плату...» Любую такую группу необходимо зарегистрировать в Госавтоинспекции. И, конечно, надо помогать ей методически, контролировать учебный процесс, организовать экзамены и выдачу свидетельств тем, кто эти экзамены успешно сдает. Другими словами, нужно, чтобы группа не только была официально оформлена, но и выполнила свое предназначение. Кстати, в этом же постановлении отмечено, что на курсах первичных организаций ДОСААФ допускается и подготовка водителей-профессионалов III класса и повышение квалификации на II и I классы. Для этого необходимо решение соответствующего обкома (крайкома) или ЦК ДОСААФ союзной республики, согласованное с местной Госавтоинспекцией.

Вопрос пятый. Если курсы организованы, но их материальная база еще слаба, как проводить обучение?

— Если материально-техническая база очень слаба, то есть нет помещений для занятий, нет наглядных пособий, плакатов, макетов, то в таких условиях вообще нельзя заниматься. Прежде чем ставить вопрос о создании курсов, нужно подумать об их оснащении всем необходимым.

Самое трудное, конечно, — это учебные автомобили и мотоциклы. Тут на первых порах существенную помощь курсам могут оказать автошколы и уже существующие районные (городские) спортивно-технические клубы, выделяя автомобили и мотоциклы на прокат за плату. Если первичная организация находится далеко от автошколы или СТК, то автомобили могут быть предоставлены на прокат для учебных занятий по вождению на весь срок обучения. Стоимость оплаты учебного автомобиля (мотоцикла) определяется в соответствии с калькуляцией, утвержденной ЦК ДОСААФ СССР, с учетом местных условий (поясных и районных коэффициентов). Если обеспечение горюче-смазочными материалами идет за счет первичной организации, это также должно учитываться при определении стоимости.

Вопрос шестой. Какими документами регламентируется стоимость обучения на курсах? Какова эта стоимость?

— Размеры платы за подготовку специалистов массовых технических профессий установлены приказом председателя ЦК ДОСААФ СССР № 75 от 6 февраля 1974 года, а за подготовку водителей-любителей и мотоциклистов — Постановлением Государственного Комитета цен РСФСР № 142 от 25 марта 1974 года. В декабре 1975 года во всех учебных организациях оборонного Общества заканчивается переход на новые условия оплаты труда. Соответственно, и основная плата за обучение будет унифицирована. Так, ее размер за обучение на курсах водителей-любителей составит 97 рублей — это при численности группы от 21 до 30 человек и использовании учебного автомобиля курсов. Если обучение ведется на личных автомобилях, то плата, естественно, меньше и равна 70 рублям. Подготовка водителя мотоцикла при аналогичных условиях обходится в 45 и 36 рублей соответственно. Основная плата за подготовку водителя III класса составляет 229 рублей, за переподготовку на II и I класс — 37 рублей.

В зависимости от местных условий к основной плате вводятся добавочные и поправочные коэффициенты. Уточнить ее размер, проверить правильность начисления можно, обратившись в гор(рай)финотдел.

По расписанию завтра мне предстоит впервые сесть за руль автомобиля. Очень волнуюсь. Просто не верится, что справлюсь с этой громадиной — ведь учиться придется на ГАЗ—53...

Из дневника курсанта

Утром буду принимать новую группу. Все начнется сначала, как было уже сотни раз. Смотрел их табели, личные дела. Разные ребята, и учатся по-разному. И всех нужно сделать хорошими водителями.

Из блокнота мастера практического вождения И. Г. Суворова



Знакомство

Как правильно научиться ездить? Какими приемами пользоваться, осваивая вождение? — такие вопросы встречаем мы в письмах молодых автолюбителей — тех, кто учится в автошколах и на курсах ДОСААФ, готовится к сдаче экзаменов. О другом пишут преподаватели, инструкторы практического вождения. Их интересует, как работают лучшие наставники, как проводят занятия, воспитывают у будущих воинов водительское мастерство, любовь к шоферскому делу.

Начиная публикацию серии статей, объединенных рубрикой «Двое в кабине», редакция хотела бы в какой-то мере удовлетворить запросы и тех и других читателей.

— Ну вот, товарищи, с сегодняшнего дня вы начинаете заниматься тем, ради чего, собственно, пришли в нашу школу: вы начинаете водить автомобиль, — так сказал нам утром начальник автошколы ДОСААФ Пролетарского района Москвы Василий Кузьмич Жабин. — Вам здорово повезло, — продолжал он, — вы будете учиться вождению у Ивана Георгиевича Суворова — шофера первого класса, человека с большим жизненным и практическим опытом, лучшего мастера практического вождения не только в нашей школе, но и во всей столице. Каждому из вас предстоит просидеть в кабине рядом с Иваном Георгиевичем 50 часов. Постарайтесь за это время научиться всему, что потом понадобится вам в работе, на службе в армии. Постарайтесь стать хорошими шоферами.

И Василий Кузьмич отступил на шаг назад, как бы оставляя нас наедине с инструктором.

Иван Георгиевич — высокий, худой, угловатый, с крупными рабочими руками —оказался немногословным. Он поздоровался с нами, сказал о том, кто когда будет заниматься и куда нужно приходить. Мне снова повезло, оказался первым.

И вот он стоит передо мной, наш учебный ГАЗ—53, пока мало понятный и даже вроде бы чуть-чуть загадочный. Неужели когда-нибудь смогу свободно управлять этой мощной машиной?.. Что-то не верится...

— Ну, смелее, — слышу рядом голос Суворова. — Не робей. Машина у нас хорошая, послушная. Все будет в порядке. Сам не заметишь, как научишься ездить. Главное — будь внимательным... Вы уже изучали устройство автомобиля?

— Конечно, — обрадованно откликаюсь я (все-таки хочется показать, что кое-что об этой машине и мне известно).

— Вот и хорошо, — спокойно констатирует Иван Георгиевич. — Нам остается только повторить уже знакомое.

И мы начинаем повторять: основные агрегаты, органы управления, их назначение и расположение, действие педалями, рычагами.

Потом Иван Георгиевич предлагает мне сесть на место водителя — и вот он, долгожданный миг: я ощущаю под пальцами бугристую поверхность той самой «баранки», за которую нужно «крепче держаться шоферу», как советует песня.

— Ну как, все нормально? — интересуется мастер.

— Конечно! Хоть сто лет так можно сидеть!

— Ну, это ты хватил... Я думаю, самое большее тебя достало бы часа на полтора. Вот, скажем, вцепился ты в рулевое колесо «мертвой хваткой» — это первый минус. Так его держать нельзя, не будет свободы движений. А скованность — первая причина усталости. Руки должны лежать на руле свободно, пальцы только обхватывают колесо, не сжимая его... Вот так, теперь лучше. Но и этого мало. Нужно еще правильно расположить руки на руле. Правда, на этот счет единого мнения нет. Но мне думается, что самое лучшее положение — «двадцать минут десятого»...

— Как вы сказали? Двадцать минут десятого? — я удивленно смотрю на Суворова, не оговорился ли он.

— Именно так я и сказал, — подтверждает Иван Георгиевич. — Смотри, ведь «баранку» можно мысленно разбить на секторы, как циферблат часов. Правую руку клади на колесо в том месте, где должна быть воображаемая цифра четыре, левую — чуть выше цифры девять. Получается «двадцать минут десятого».

Далее он поясняет:

— А почему именно так лучше всего держать? Да потому, что рычаг переключения передач у тебя под правой рукой и теперь расстояние от руки до него стало меньше — значит переключать будешь быстрее. Это мелочь, но для шофера, который за один рабочий день делает тысячи переключений, и такая мелочь важна. И еще одно. Справа у нас — тротуар. В эту сторону особенно не сманеврируешь. И как раз с этой стороны угрожают нам самые каверзные неожиданности: пешеход может шагнуть под автомобиль, ребенок побежит за мячом, школьник на велосипеде ринется от подъезда... Надо успеть либо затормозить, либо отвернуть влево, если, конечно, там никого нет. А отвернуть проще, если левая рука около цифры десять — она уже готова для такой операции. Кстати, и стоящий транспорт при таком расположении рук объезжать проще...

— Иван Георгиевич, вы начали с того, что сказали «мертвая хватка» — это первый минус. Значит, есть и второй, а может быть и третий?

— Есть и второй — твое сиденье не подогнано. Чтобы проверить это, попробуй обе руки свободно положить на верхнюю часть рулевого колеса. Вот видишь — ты потянулся к рулю и уже не опираешься о спинку — я могу просунуть здесь руку. Тело лишилось опоры, на поворотах сиденье не поддерживает его. Значит, нужно подвинуть подушку, либо изменить наклон спинки, либо сделать на спинку специальную накладку. Тогда позвоночник будет испытывать обычную нагрузку — поддерживать туловище в вертикальном положении, и ему не понадобится помощь мышц. Если же мышцы тела отдыхают, водитель воспринимает это как удобную посадку и намного дольше сохраняет работоспособность, не утомляется.

В наших с тобой условиях придется, к сожалению, мириться с тем, что есть: курсантов много, все разные, и регулировать сиденье под кого-то одного немыслимо. Чтобы уж окончательно поставить точку на этом, проверь положение ног. Нужно, чтобы ты свободно нажимал педали «до пола» и при этом не тянулся к ним. Получается? Вот и хорошо! Будем считать, что в кабине у нас все в порядке, тут ты освоился.

Теперь предположим, что ты хочешь выйти из автомобиля. Что ты сделаешь?

— Открою дверь, выгляну: нет ли поблизости автомобиля — и все дела, можно выходить, — бойко отрапортовал я. И тут же по иронической улыбке Суворова понял, что дал маху.

— Открою дверь... — беззлобно передразнил Иван Георгиевич. — А мимо тебя рядышком проходит грузовик. А еще хуже — мотоциклист мчится... Соображаешь? Оглядываться назад уже будет поздно. Надо было сначала в зеркало посмотреть — для того оно и существует, чтобы не вертеть шеей понапрасну. Глянул в левое зеркало, убедился, что дверь, которую ты сейчас откроешь, никому не помешает — вот тогда и открывай. Да не нараспашку, а слегка, чтобы только встать левой ногой на подножку. Теперь можно и без зеркала посмотреть назад, в образовавшуюся щель, и уж только после этого выходить. Понял? Ну и отлично.

Инструктор взглянул на часы:

— У нас с тобой еще есть время — потренируйся в работе с педалями и рычагом переключения передач. Первое условие — не смотреть на рычаг, не смотреть на педали. Второе — привыкнуть при каждом переключении выжимать сцепление. Вообрази, что сцепление — это замок на рычаге переключения передач. Рычаг нельзя сдвинуть в другое положение, не нажав предварительно на педаль. И после переключения педаль нужно отпустить. Ну, начинай!

Сцепление... Вторая передача... Отпускай педаль... Нажимай... Рычаг на «нейтраль»... На рычаг не смотри — только на дорогу... Сцепление... Вторая передача...

Б. ФЕДОРОВ



По-разному приходят в редакцию письма. Обычно их приносит почтальон. А иногда — сами авторы, читатели журнала. Роман Павлович Попов, шофер «Вилюйгэсстроя», в Москве был мимоходом, ехал с семьей в отпуск. Но все-таки улучил минутку, зашел, рассказал о своих товарищах и оставил это письмо с фотографиями.





ТАКОЙ БЫЛ РЕЙС

Конец якутской зимы — это не только конец лютых морозов, метелей и длинных-длинных ночей. Это еще и конец зимников — самых распространенных и самых твердых наших дорог. И если обычно мы, как все люди, радуемся весне, то на этот раз ее ранний приход был некстати. Нам предстояло пройти 1900 километров от Усть-Кута до Надежного — и почти все по зимнику. Двинулись мы в дорогу 4 апреля, добрались до цели 4 мая. Сколько рек, речек и ручьев пришлось преодолеть — сосчитать невозможно. Тунгуска, Непа, Чона, Мурбай — это самые крупные. А мелкие попадались в каждой низинке.

Как мы двигались? Тоже всего не расскажешь. На этих фотографиях только два эпизода.

Вот так «переплывал» речку Матуобия ЗИЛ—130 — только-только не захлебнулся.

А это Валерий Астафьев. Хоть зуб на зуб не попадает, а надо лезть в ледяную воду, цеплять и отцеплять трос. В кабине тоже полно воды — приходится забираться на сиденье с ногами.

Вообще ребята трудились все сверх сил. Особенно много сделали Валентин Шурухин (ЗИЛ—157), механик Лев Оганесович Мкртчан, шофер техпомощи кавалер ордена Ленина Геннадий Федорович Квашнин.

И не зря старались. Груз доставили вовремя, машины сохранили. А фотографии сделали наши же товарищи шоферы 1-го класса Анатолий Лысенков и Петр Данченко.

Вот такой был рейс.

Р. ПОПОВ,
шофер 1-го класса

г. Ленск

ОТЗОВИТЕСЬ, МАДИЙЦЫ!

Уважаемая редакция! Много лет назад мы закончили Московский автомобильно-дорожный институт. Всякое было за эти годы, но любовь к родному вузу, связь с ним мы сохранили.

Сейчас МАДИ — это 11 факультетов, 44 кафедры, лаборатории, полигон, рабфак, курсы подготовки в институт, курсы повышения квалификации. В институте работает, преподает больше двух тысяч человек, а обучается около 20 тысяч студентов, аспирантов, слушателей.

Не за горами время, когда «кузница автомобильных кадров» отметит свой полувековой юбилей. Готовиться к нему мы начали уже сейчас. В частности, по согласованию с руководством института и партийной организацией решено создать музей МАДИ. Сейчас совет музея делает первые шаги. Мы решили через журнал обратиться ко всем, кто когда-то учился, преподавал или работал в институте.

Отзовитесь, мадийцы! Пришлите ваши воспоминания, сохранившиеся у вас документы: фотографии, вырезки из газет, журналы — все, что отражает деятельность института и участие его выпускников в развитии автомобильного транспорта, дорожного строительства, автомобильной промышленности нашей страны.

Наш адрес: 125319, Москва, А-319, Ленинградский проспект, Московский автомобильно-дорожный институт, музей МАДИ. Ждем ваших писем и заранее благодарим.

Совет музея



Все большие требования предъявляет Госавтоинспекция к участникам дорожного движения и к их транспортным средствам. Сейчас в обязательном порядке водитель должен иметь медицинскую аптечку и огнетушитель. Всем понятно, как нужны эти предметы, но посмотрите, где они размещаются: аптечка чаще всего на полке за задним сиденьем, а огнетушитель — между передними сиденьями. Крепление — самодельное, а то и вовсе никакого. Неудобно все это. Так почему бы при изготовлении машины не предусмотреть места для аптечки и огнетушителя, как это делается для ремней безопасности? Тогда автолюбителям не придется ломать голову над их размещением и заниматься самодельщиной. А в случае надобности сотруднику ГАИ или просто человеку, увидевшему беду, не придется долго искать аптечку и огнетушитель, чтобы воспользоваться ими.

В. КАЗАЧКОВ,
А. ПОПОВ

г. Фрунзе





КАЧЕСТВО ШИН ПОВЫШЕНО

Радиальные шины 165R13 модели «ИЯ—170» ярославского шинного завода хорошо известны. Они устанавливаются на все без исключения «жигули» модели ВАЗ—2103 и часть универсалов ВАЗ—2102. Но известно автолюбителям и другое: не всегда эти шины хорошего качества.

«Не успел я проехать и десяти тысяч километров, как обнаружил на боковинах покрышек трещины», — пишет в редакцию киевлянин Э. Половинкин. Ему вторят минчане А. Лоскутов и В. Майоров: «Осмотрели покрышки не только своих автомобилей, но и автомобилей товарищей. У большинства одинаковый дефект — трещины на боковинах». Бракованные шины вынудили многих поставить автомобиль на прикол.

Что же случилось? Чем вызван столь малый срок службы радиальных шин? Принимаются ли какие-либо меры по улучшению их качества? Эти вопросы задают в своих письмах А. Крупко из Ногинска Московской области, В. Суханов из Калуги, другие читатели.

Редакция подобрала все эти письма и адресовала вопросы читателей ярославскому шинному заводу. Нам ответил главный конструктор завода по новым шинам Н. Франков.

Он отметил, что шины с радиально расположенным кордом имеют определенные преимущества перед «диагональными». Устойчивость и управляемость автомобиля с такими шинами повышается, особенно на влажных дорогах. Ходимость шин больше. Все это подтверждается мировой практикой применения «радиальных» покрышек.

Что касается шин модели «ИЯ—170», о которых идет речь, то их производство освоено ярославским заводом впервые в практике отечественной промышленности. Это отчасти сказалось на качестве. Широкая эксплуатация шин, особенно на дорогах с неусовершенствованным или брусчатым покрытием, показала, что возможно появление трещин усталостного характера на боковинах.

Причины, вызывающие преждевременный выход покрышек из строя, были изучены, и разработан комплекс мероприятий по устранению производственных дефектов, повышению качества и работоспособности шин, который внедрен на заводе в конце 1974 — начале 1975 гг. При этом были улучшены рецептура резины, конструкция и технология изготовления покрышек. Эффективность принятых мер подтвердили повторные испытания шин, проведенные в более жестких дорожных условиях Волжским автозаводом, ярославским шинным заводом и НИИ.

В настоящее время претензий к качеству усовершенствованных шин модели «ИЯ—170», выпущенных в октябре — ноябре 1974 года и позже, на завод не поступало.

Редакция продолжает получать письма автолюбителей, которых волнует состояние дел в автосервисе. Они рассказывают о замеченных недостатках, делятся мыслями по улучшению работы станций обслуживания и т. д. Встречаются порой и острые замечания. Так, с жалобами на плохое обслуживание автомобилей, грубое обращение с владельцами машин, волокиту, незаконно взимаемые деньги в редакцию обратились Э. Кестерис из Айзпуте Литовской ССР, В. Дьячков из Шелехова Иркутской области, А. Виноградов из Абакана, Е. Исаев из Джезказгана, хабаровчане А. Пестриков и В. Ситников. Эти письма мы направили для рассмотрения в соответствующие организации.

Нам ответили.

Начальник производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание» Р. Кислюк: «Работа хабаровской СТО проверялась комплексной комиссией. Сведения, изложенные в жалобах читателей, подтвердились. Директору станции В. Горюнову объявлен выговор. Инженер по гарантии В. Гусев уволен. Директору и коллективу СТО были даны рекомендации по улучшению работы».

Главный инженер каунасского спецавтоцентра Волжского автозавода А. Алекна: «За плохой контроль и выполнение работ по обслуживанию «жигулей» в меньшем объеме, чем это предусмотрено сервисной книжкой, мастеру клайпедской СТО А. Прейгису объявлен выговор, а автослесари А. Лукшонис и П. Пашидлаускас лишены премии. Деньги, незаконно взятые за обслуживание машины, Э. Кестерису возвращены».

Главный инженер Восточно-Сибирского территориального транспортного управления Министерства автомобильного транспорта РСФСР О. Ланэ: «За недоброкачественное обслуживание автомобиля бригадиру иркутской СТО Шаманову вынесено строгое замечание; на автослесаря Клименко наложено административное взыскание; директору объединения «Иркутскавтотехобслуживание» дано указание о срочном выполнении обслуживания автомобиля В. Дьячкова за счет бригады Шаманова».

Главный инженер Красноярского транспортного управления В. Кучинский: «За грубое нарушение «Правил предоставления и пользования услугами станций технического обслуживания системы Министерства автомобильного транспорта РСФСР» на руководителей абаканской СТО наложены административные взыскания; директору станции Г. Пономаренко запрещено расходование запасных частей на ремонт автомобилей, принадлежащих государственным организациям, и предложено установить предварительную запись клиентов».

Директор алма-атинского спецавтоцентра Волжского автозавода Д. Харлип: «За недоброкачественное обслуживание автомобилей, бюрократизм и волокиту директору джезказганской СТО Ю. Волнычеву объявлен выговор».

●

Автолюбитель В. Черненко из г. Орехова Запорожской области написал в редакцию о том, что сержант ГАИ А. Гончаренко сделал просечку в его талоне предупреждений за якобы допущенное нарушение. «Мне становится не по себе, что у нас есть такие люди, которые могут сделать все, и попробуй докажи свою правоту».

Начальник ГАИ УВД Запорожского горисполкома А. Шахов в ответ на просьбу редакции разобраться в случившемся сообщил, что правота В. Черненко установлена. Просечка в талоне аннулирована. За систематическое нарушение социалистической законности инспектор дорожного надзора А. Гончаренко из органов милиции уволен.





«Дорогая редакция! После окончания школы хочу работать на автозаводе водителем-испытателем. Мне нравится эта профессия. Я уже умею водить автомобиль и знаю его устройство. В этом мне помог мой отец, который работает шофером. Как осуществить мою мечту — я не знаю. Где нужно учиться, как готовиться, чтобы стать испытателем? Расскажите, пожалуйста, об этом». Такое письмо мы получили от Николая Занина из г. Вельска Архангельской области.

Подобных вопросов в редакционной почте немало. К просьбе Николая присоединяется шофер третьего класса Ю. Володин из Ленинска-Кузнецкого Кемеровской области, рабочий В. Махалов из Казани, военнослужащий А. Заика, многие другие читатели.

КАК СТАТЬ ИСПЫТАТЕЛЕМ!

Прочитав эти строки, мы решили, что лучше всего на вопросы ответят сами водители-испытатели, и встретились на АЗЛК с Николаем Васильевичем Алексеевым и Юрием Федоровичем Ширяевым.

Обоих наших собеседников можно с полным правом назвать ветеранами. Николай Васильевич работает в экспериментальном цехе 18 лет. Уже до этого работал пять лет водителем. Имел третий класс. Юрий Федорович пришел на завод в 1947 году. Несколько лет был в транспортном цехе слесарем. Позже получил права шофера третьего класса, повышал квалификацию и знания и в 1965 году перешел в экспериментальный цех. Оба, работая испытателями, закончили без отрыва от производства двухгодичные курсы механиков и сейчас имеют высший шестой разряд водителей-испытателей.

Они ознакомились с письмами читателей и вот что ответили.

Путь в испытатели у каждого свой, потому что специальных учебных заведений для их подготовки нет. Невозможно дать и какой-то единый рецепт получения этой профессии. Однако некоторые вещи для испытателей обязательны. В первую очередь они должны быть профессиональными шоферами. Значит, нужно закончить курсы, готовящие водителей третьего класса. Образование — не ниже среднего: общеобразовательная школа или техникум. Оно позволит легче ориентироваться в работе автомобиля, всех его узлов, приборов. Большую помощь окажет знание процесса изготовления автомобиля, а для этого хорошо некоторое время поработать на конвейере. Одним словом, условия труда водителя-испытателя требуют, чтобы он был квалифицированным и грамотным водителем и механиком. И еще: как правило, путь в испытатели лежит через работу на автомобильных заводах, в автопредприятиях. Именно из этих рабочих коллективов попадают в испытатели лучшие водители.

Чтобы стать испытателем, нужно, конечно, быть сильным, выносливым, решительным. Испытания проводятся в самых разных условиях. Автомобиль проходит не один десяток тысяч километров, прежде чем будет получен какой-то результат. Разной может быть и скорость движения машины: 40—50 км/час по булыжнику или не менее 130—140 км/час при скоростных испытаниях. Случаются и опасные ситуации. Не нужно бояться черновой работы, ведь испытания — это повседневный незаметный и нелегкий труд. И его надо любить, хорошо представлять себе все его стороны. Некоторые ошибочно считают, что испытания — сплошные соревнования и гонки. Это далеко не так, хотя от испытателя порой требуется не меньше мужества и выдержки, чем от гонщика.

Редакция получила письмо водителя ферганского таксомоторного парка М. Рустамова с жалобой на незаконное его увольнение с работы за критику действий дирекции и других руководящих работников парка.

Проверить жалобу читателя редакция попросила прокуратуру г. Ферганы. Прокурор города старший советник юстиции Х. Баннапов сообщил нам, что жалоба М. Рустамова на незаконное увольнение является обоснованной и подлежит удовлетворению. Решения местного комитета профсоюза и приказы директора парка, изданные с нарушением требований статей КЗОТ УзССР, опротестованы. Предложено директору парка немедленно восстановить М. Рустамова на работе с выплатой компенсации за вынужденный прогул за счет виновных лиц.

●

Группа водителей автотранспортного предприятия г. Кохтла-Ярве написала в редакцию о недостатках в работе эксплуатационной и технической служб.

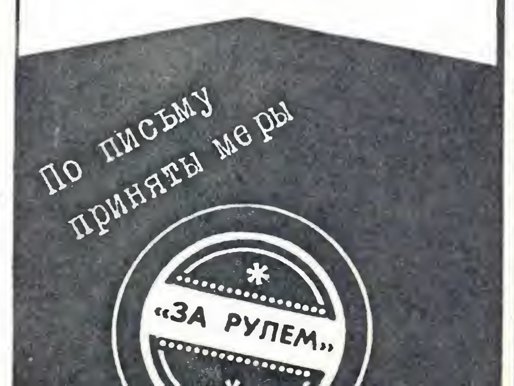
На просьбу редакции разобраться в сути дела ответ прислал первый заместитель министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог Эстонской ССР Г. Кругер. Он сообщил, что по поручению министра письмом водителей занималось управление пассажирских перевозок. Ряд серьезных недостатков в работе эксплуатационной и технической служб АТП действительно имел место. Из-за слабой требовательности со стороны руководства мастерских и неукомплектованности кадрами страдало качество ремонта автобусов. Управление пассажирских перевозок еще до письма проверяло работу АТП. За недостатки в руководстве хозяйством были наказаны заместитель директора и главный инженер. Администрации предприятия были даны конкретные указания принять необходимые меры к улучшению качества ремонта автобусов.

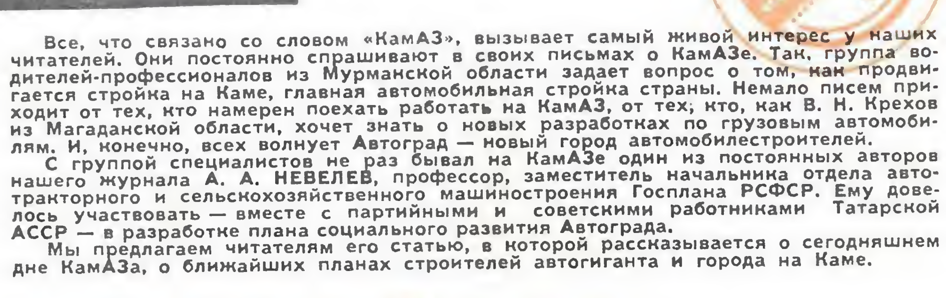
В настоящее время должности мастеров замещены. Усилен контроль за техническим состоянием автобусов, выпускаемых на линию. Укреплена ремонтная смена, в ее состав введены токарь и сварщик. Бывший начальник мастерских т. Рыжов заменен новым работником. Принимаются меры к улучшению положения с запасными частями. Министерством управлению пассажирских перевозок дано указание систематически контролировать работу кохтла-ярвенского АТП.

●

Шофер транспортно-экспедиционной базы Окррыболовпотребсоюза г. Салехарда Тюменской области Л. Кузьмина обратилась в редакцию с жалобой на то, что кто-то в гараже выводит ее машину из строя, а начальник транспортной конторы мер не принимает. Дисциплина в гараже низкая, условия работы плохие.

Салехардский межрайонный прокурор советник юстиции М. Ветрогон на запрос редакции ответил, что по письму Л. Кузьминой провел проверку уголовный розыск Ямало-Ненецкого окротдела милиции. Установить лицо, выводившее из строя машину, закрепленную за Л. Кузьминой, не удалось. Но было выявлено, что в гараже плохо организовано ночное дежурство, гараж на ночь не закрывался, поэтому «в него имели доступ посторонние люди». В транспортной конторе ОКРРПС низкая трудовая дисциплина — были случаи невыхода на работу шоферов из-за пьянства. Местный комитет и администрация слабо реагировали на нарушения дисциплины. За неудовлетворительную работу начальник транспортной конторы А. Афанасьев с работы снят. В настоящее время администрация транспортной конторы принимает меры к укреплению дисциплины.





Все, что связано со словом «КамАЗ», вызывает самый живой интерес у наших читателей. Они постоянно спрашивают в своих письмах о КамАЗе. Так, группа водителей-профессионалов из Мурманской области задает вопрос о том, как продвигается стройка на Каме, главная автомобильная стройка страны. Немало писем приходит от тех, кто намерен поехать работать на КамАЗ, от тех, кто, как В. Н. Крехов из Магаданской области, хочет знать о новых разработках по грузовым автомобилям. И, конечно, всех волнует Автоград — новый город автомобилестроителей.

С группой специалистов не раз бывал на КамАЗе один из постоянных авторов нашего журнала А. А. НЕВЕЛЕВ, профессор, заместитель начальника отдела автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Госплана РСФСР. Ему довелось участвовать — вместе с партийными и советскими работниками Татарской АССР — в разработке плана социального развития Автограда.

Мы предлагаем читателям его статью, в которой рассказывается о сегодняшнем дне КамАЗа, о ближайших планах строителей автогиганта и города на Каме.

СТРОЙКА СТАНОВИТСЯ ЗАВОДОМ

На КамАЗе наступил ответственный этап — подготовка к пуску первой очереди комплекса. Велики достижения 80-тысячного коллектива. Среднесуточный объем строительно-монтажных работ превышает миллион рублей. Чтобы оценить эту цифру, достаточно взглянуть на снимки, сделанные недавно на КамАЗе.

Все основные заводы комплекса уже возведены, поставлены, как говорят строители, под крышу и обеспечены коммуникациями. На площади более чем в полтора миллиона квадратных метров широко развернулся монтаж новейшего оборудования. Сейчас уже позади земляные и бетонные работы, монтаж миллионов кубометров железобетона, сотен тысяч тонн металлоконструкций, строительство многих километров дорог и коммуникаций. Строители КамАЗа, впитав самый передовой опыт сооружения Волжского автозавода, создали и освоили, в свою очередь, новые методы строительства и монтажа и этим ускорили работы. Темпы КамАЗа сегодня таковы, что за ними трудно угнаться газетной и, тем более, журнальной строке. Факты, о которых мы сообщаем в нашей статье, даются по состоянию на середину июля.

Ремонтно-инструментальный завод РИЗ — первенец КамАЗа — работает более года. Его общая площадь — 206 тысяч квадратных метров. Он будет давать оснастки и инструмента на 18 миллионов рублей в год. Такая производительность позволяет в кратчайшие сроки осуществить подготовку производства для освоения семейств автомобилей КамАЗ. Завод рассчитан на ремонт 30 тысяч единиц технологического оборудования на всем комплексе.

Прессово-рамный завод. Форсированно идет монтаж его линий. Площадь застройки — почти 300 тысяч квадратных метров, проектируемая производительность — более 300 тысяч тонн холодноштампованных деталей и сварных узлов автомобилей. Здесь должно быть размещено около 800 станков, линий и стендов, среди которых 400 мощных прессов, встроенных в автоматические и механизированные линии.

Завод дизелей. Работы идут внутри корпусов. Этот завод занимает примерно треть всей территории комплекса, рассчитан на выпуск 250 тысяч дизелей мощностью 180—260 л. с. и сможет не только обеспечивать КамАЗы, которых планируется выпускать 150 тысяч в год, но и давать двигатели для комплектации грузовиков и автобусов других предприятий. Всего здесь будет 122 автоматические линии и более 8 тысяч единиц оборудования.

Механосборочный завод. Строительство его идет полным ходом. Он займет площадь почти в 700 тысяч квадратных метров, а оборудование его составляет более 8 тысяч станков и автоматических линий (181 линия). Наряду с общей сборкой и испытанием готовых грузовиков тут будет налажено производство агрегатов шасси.

Литейный завод. Самый крупный среди всех автомобильных предприятий в стране и Европе. Работы здесь развернулись на площади более 500 тысяч квадратных метров. Цехи рассчитаны на все виды литья: серого и ковкого чугуна, стали и алюминия. Когда строительство будет завершено, завод сможет выдавать 560 тысяч тонн литья в год! Это будет один из самых современных в мире литейных заводов по объему продукции и техническому уровню. В его проекте заложена высокая организация и культура производства.

Кузнечный завод. Основные корпуса достраиваются. Территория его — более 220 тысяч квадратных метров. Рассчитан на выпуск 300 тысяч тонн горячих штамповок в год. Там будет смонтировано 700 единиц технологического оборудования и 12 автоматических штамповочных линий.

Завершение строительства и пуск первой очереди комплекса намечены на 1976 год. Ее мощность — 75 тысяч автомобилей и 125 тысяч двигателей в год.

Для всего этого сложного и современного производства нужны квалифицированные кадры. Подготовка их идет параллельно с завершением строительства и монтажом оборудования. Коллектив автомобилестроителей КамАЗа составляет сегодня 25 тысяч человек. Многие из них проходят практику на других автозаводах, строят комплекс, работают на действующем производстве и участвуют в оснащении цехов.

Ориентировочно КамАЗ будет делать автомобили трех семейств в 15 модификациях, в значительной степени унифицированных между собой. Первая очередь даст семь модификаций автомобилей.

Спутники КамАЗа. Уже эта первая очередь — производство огромного масштаба. Для обеспечения его так называемыми комплектующими изделиями предусмотрено строительство семи новых и реконструкция четырнадцати действующих заводов Министерства автомобильной промышленности. В их числе такие сами по себе крупные предприятия, как красноярский завод прицепов, октябрьский (Башкирская АССР) завод автоприборов, нефтекамский (Башкирская АССР) завод автосамосвалов. В 60 километрах от Набережных Челнов сооружается специализированный колесный завод. Он будет снабжать не только КамАЗ, но и другие автозаводы.

Строители и автомобилестроители камского комплекса в преддверии XXV съезда КПСС вступили в самый ответственный период стройки — начинается подготовка оборудования к пуску, освоение массового производства большегрузных дизельных автомобилей.

Город Набережные Челны. Вместе с заводским комплексом на берегах Камы растет современный город автомобилестроителей. Это будет один из самых благоустроенных и красивых городов в стране. К началу строительства КамАЗа в старых Набережных Челнах было около 35 тысяч жителей. Сейчас тут 200 тысяч человек, и это уже второй по численности населения город Татарии. А в недалеком будущем эта цифра удвоится.

Одна из вечных проблем городов, находящихся в соседстве с гигантским промышленным комплексом, — шум и загрязнение атмосферы. Автоград на Каме спланирован так, что этой проблемы не возникает.

Сама планировка города, состоящего из пяти-, девяти- и двенадцатиэтажных домов, с просторными транспортными магистралями, зелеными барьерами создает препятствие шуму и загрязнению воздуха. Вообще в проекте Автограда уделено большое внимание дорогам. Система современных транспортных развязок, пешеходных тоннелей обеспечивает равномерное движение по магистралям. Грузовики, которые будут сходить с конвейера, не попадут в город: они направятся в объезд, по специальным дорогам. Среди примет нового города — хорошо развитый общественный транспорт: скоростные трамваи, автобусы-экспрессы.

Набережные Челны — город молодых: средний возраст его жителей 23 года! И не случайно здесь самая высокая рождаемость в СССР.

По плану социального развития на 1976—1980 гг. предусмотрено построить жилые дома общей площадью 2000—2500 тысяч квадратных метров, общеобразовательные школы на 31,5 тысячи учащихся, детские дошкольные учреждения на 20 тысяч мест, больницы на 2800 коек и поликлиники на 4200 посещений, много других культурно-бытовых объектов.



МАРКИ-75

Автомобиль прочно завоевал место в филателии. Впервые на отечественных марках он появился в 1922 году, а первая специальная серия автомобильных марок была выпущена у нас в 1960 году.

Начиная с 1973 года Министерство связи СССР издает ежегодно почтовые марки, иллюстрирующие историю советского автомобилестроения. С ними читатели могли познакомиться в № 3 и 11 журнала за 1974 год. На почтовых конвертах и в коллекциях филателистов уже стали привычными миниатюры с «москвичами», «волгами», «запорожцами», БелАЗами и ГАЗами.

И вот филателисты и автолюбители получили продолжение этой серии. Уже вышли марки с изображением автомобилей довоенного выпуска ЯГ—6, ГАЗ—М1, ЗИС—16 и КИМ—10.

Хотим предупредить о некоторых неточностях в изображении машин: у КИМ—10 заметно искажены пропорции, а ЯГ—6 нарисован с колесами, имеющими пять отверстий вместо одного.



ТАЛОН ОБЩЕСТВЕННОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

Совместным решением МВД СССР и Центрального совета Всероссийского общества автомотолюбителей утверждено Временное положение о едином талоне общественного предупреждения.

Он выдается на год каждому члену добровольного общества автомотолюбителей, имеющему личный транспорт и удостоверение водителя, выполняющему требования Устава ВДОАМ и уплатившему членские взносы. Принадлежность водителя к обществу должна подтверждаться не только членским билетом, но и эмблемой. Ее рекомендуется прикреплять в нижнем левом углу заднего окна автомобиля, а у мотоцикла — в нижней части ветрового щитка — так, чтобы она не ограничивала обзора и в то же время сразу не бросалась в глаза, не выделяла тем самым автомобиль из общего потока.

Если водитель, имеющий такую эмблему, нарушит Правила дорожного движения, то работник ГАИ вместо обычных мер воздействия (штрафа, просечки) обязан изъять у него талон общественного предупреждения, сделать в нем отметку о характере, времени и месте нарушения и направить в городской (районный) совет общества. Такой порядок позволяет совету получать объективную картину того, как поставлена воспитательная работа в разных первичных организациях. Городской (районный) совет передает талон в первичную организацию — то есть чаще всего на предприятие, где работает водитель. При первичной организации, имеющей более 15 членов, создается комиссия по рассмотрению нарушений Правил, состоящая обычно из наиболее опытных и дисциплинированных водителей.

Комиссия вправе либо ограничиться разбором нарушения на своем заседании, либо вынести вопрос на общее собрание. При этом предусмотрены следующие меры общественного воздействия: собеседование по Правилам движения; тщательный разбор нарушения и его возможных последствий; предупреждение; выговор; направление на лекцию по изучению Правил; лишение талона общественного предупреждения; исключение из членов общества. Как уже было сказано, талон выдается на год. В случае, если нарушение незначительное, комиссия возвращает талон водителю, сообщив в ГАИ о принятых мерах и сделав отметку в специальной карточке. При повторном (в течение года) нарушении Правил талон уже не выдается до конца года. Естественно, в этом случае к нарушителю дорожного кодекса инспекторы будут применять обычные административные санкции. Утерянный талон на текущий год не возобновляется.

Комиссии по разбору нарушений не просто констатируют факты. Их задачи гораздо шире. Они должны стать мощным инструментом анализа причин нарушений, эффективного общественного воздействия, привлечения всех членов общества к борьбе с нарушителями. Если учесть, что в Российской Федерации уже создано свыше 15 тысяч первичных организаций (и почти при каждой есть комиссия!), то станет понятно, что теперь в борьбу за безопасность движения включаются самые широкие слои общественности.

П. ПУШКИН,
член Президиума ЦС Всероссийского добровольного общества автомотолюбителей

КРОСС ПАМЯТИ ЕВГЕНИЯ ГРИНГАУТА

В ряду традиционных межобластных мотокроссов — самых массовых мотоциклетных соревнований — прибавился еще один. Он состоялся в Шадринске Курганской области и был посвящен памяти известного всем любителям мотоциклетных соревнований, заслуженного мастера спорта и заслуженного тренера СССР Евгения Иосифовича Грингаута. Инициатором выступил спортивный клуб «Юниор» профтехучилища № 8.

Свыше ста спортсменов из Тюменской, Свердловской, Челябинской и Курганской областей вышли на старт соревнований, проходивших на трассе «Туманово». 16 команд боролись за переходящие призы, учрежденные училищем. Успеха добились мотокроссмены шадринской автошколы ДОСААФ. На втором и третьем местах гонщики Каменск-Уральска и Свердловска. Среди юношеских команд первенствовали спортсмены каменск-уральской ДЮСТШ.

Мотокросс памяти Е. Грингаута будет проводиться ежегодно.

В. СУХОРУКОВ,
главный судья соревнований
г. Шадринск

ПРИГЛАШАЕТ «ПРИЕДАЙНЕ»

Неподалеку от столицы Латвийской ССР, на 17-м километре шоссе Рига—Юрмала начал работу крупнейший в республике комплекс по техническому обслуживанию легковых автомобилей всех марок. В «Приедайне» (так назван комплекс) проводят диагностику двигателя и электрооборудования, проверяют сход и развал колес, делают текущее обслуживание и заявочный ремонт.



Общий вид «Приедайне».
Фото О. Ружковского

СНЕГОХОДЫ В МИНСКЕ

Среди многочисленных экспонатов, демонстрировавшихся на выставке «Спорт», были очки и перчатки для автомобилистов и мотоциклистов, представленные фирмами Франции, ФРГ, Японии, палатки для моторизованных путешественников, подвесные лодочные моторы известной фирмы «Хонда». Но, пожалуй, наибольший интерес вызывали экзотически выглядевшие на фоне летней зелени итальянские снегоходы «Принот», которые используются при прокладке лыжных трасс. Они были представлены целым семейством моделей — от самой большой, «Биг» грузоподъемностью 1000 кг до самой маленькой, «П4», рассчитанной на 300 кг. Все они оснащены сверхширокими эластичными гусеницами, на которые опираются катки с пневматическими шинами. Таким образом, удельное давление на грунт снижено до 0,028—0,020 кг/см². Скорость машин 26—28 км/час.



Самая малая модель «Принот» — «П4» весит 590 кг и оснащена двигателем (650 см³, 31 л. с.) с воздушным охлаждением.
Фото А. Елисеева

НОВЫЕ ДОРОГИ РОССИИ



В начале пятилетки журнал опубликовал ряд материалов о перспективах строительства и реконструкции автомобильных дорог в нашей стране. Хотелось бы узнать, как эти планы выполняются, в частности, в Российской Федерации.

О. ПУШНОВ

г. Саратов

Г. БОРОДИН,
заместитель министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР

Давно уже привычной, традиционной приметой наших городов и поселков стало обилие новостроек. Ажурные башенные краны — непременная деталь городского пейзажа. Страна возводит жилые дома и заводы, театры и магазины, уверенно шагая по пути экономического и культурного прогресса. В последние годы таким же привычным становится строительное оживление и на загородных дорогах. Возводят земляное полотно на новых трассах бульдозеры и скреперы, трудятся на сооружении покрытий асфальто- и бетоноукладчики и другая современная дорожностроительная техника. После них остаются широкие ленты новых автомагистралей, возникают мосты и эстакады, молодеют и совершенствуются реконструируемые дороги.

Значение автомобильных дорог для необъятных просторов России трудно переоценить. Их техническое состояние, протяженность и разветвленность прямо влияют на выполнение программы развития народного хозяйства страны. Понимая всю важность осуществления этой задачи, дорожники России широко развернули социалистическое соревнование за успешное выполнение заданий девятой пятилетки и вступили в завершающий ее год с достаточно внушительными показателями.

За четыре последних года было построено и введено в действие 33,7 тысячи километров дорог с твердым покрытием, причем 8,9 тысячи километров сдано в эксплуатацию в минувшем году — на 760 километров больше планового задания.

Свыше 3,8 тысячи километров из введенных в эксплуатацию в прошедшем году новых дорог построены с усовершенствованными асфальтобетонным и цементобетонным покрытиями. Это в основном магистральные дороги, соединяющие промышленные и административные центры. Среди них — дороги Ростов — Ставрополь (356 км), Шадринск — Курган (151 километр), Киров — Советск (183 километра), участок между Краснослободском, Саранском и примыканием к автомобильной дороге Москва — Куйбышев (172 километра) и ряд других, имеющих важное народнохозяйственное значение.

Успешно продолжаются работы по реконструкции дорог Челябинск — Курган, Омск — Новосибирск, Красноярск — Канск, Иркутск — Улан-Удэ, Улан-Удэ — Чита. Здесь введены в эксплуатацию участки с асфальтобетонным покрытием общей протяженностью свыше 300 километров.

Сдан в эксплуатацию головной участок автомагистрали, соединяющей Волжский автозавод с областным центром Куйбышевом; строится такая же магистраль Набережные Челны — Казань, дающая выход Камскому автозаводу на основную сеть дорог общегосударственного значения.

Построенные в прошлом году дороги с твердым покрытием дополнительно обеспечили надежную транспортную связь 40 районных центров с областными и краевыми и 850 центральных усадеб колхозов и совхозов с районными центрами.

Лидируют в выполнении социалистических обязательств дорожники Саратовской, Вологодской и Новосибирской областей, Краснодарского края и Чувашской АССР, коллективы Северо-Западного управления автомобильных дорог и управления дороги Новосибирск — Красноярск. Однако есть и отстающие. В минувшем году не выполнили планов производственные управления по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Калмыцкой АССР, Хабаровского края, Кировской и Курской областей. Здесь сказалось отсутствие заделов. Дорожностроительная техника в разгар сезона использовалась тут лишь в одну смену, каменные материалы не были заблаговременно заготовлены и подвезены к месту работ. Теперь эти упущения наверстываются.

Министерство и подведомственные ему дорожные организации продолжают уделять большое внимание и существующей сети дорог, улучшению их технического состояния и благоустройству, созданию безопасных условий движения. Эффективность и объем работ в большой мере обусловлены уровнем их механизации. С удовлетворением можно сказать, что парк механизмов дорожно-эксплуатационных организаций существенно пополнился. Только в прошлом году мы получили свыше тысячи новых машин и ме-





ханизмов для уборки и зимнего содержания дорог, разметки проезжей части, планировки обочин, скашивания травы, распределения щебня при поверхностной обработке, для организации дорожно-патрульной службы. Я назвал лишь несколько образцов из солидной номенклатуры современной техники и оборудования, поступающего на вооружение дорожников.

Читателей «За рулем», конечно, интересует, что делается для совершенствования дорог и их обустройства. И в этом деле заметен прогресс. Предприятия треста «Росремдормаш» изготовили для дорожных хозяйств 450 тысяч новых дорожных знаков и указателей со светоотражающей поверхностью, современные металлические ограждения из гнутого профиля (их устанавливают на опасных для движения участках дорог), автоматические счетчики, учитывающие интенсивность движения. До 1971 года дорожные организации изготовляли щитки дорожных знаков лишь с применением обычных красок, мало эффективных в ночное время. По настоянию дорожников ВНИИ и ростовский химический завод им. Октябрьской революции разработали технологию и начали производство отечественной светоотражающей пленки со слоем микрошариков размером 40—60 микрон из абсолютно чистого стекла. Она позволяет водителям хорошо видеть знаки ночью на расстоянии 300—400 метров. В нынешнем году установка таких знаков будет завершена на основных дорогах общегосударственного и республиканского значения.

На высоких насыпях, крутых кривых, косогорных участках дорог до последнего времени устанавливались ограждения в основном в виде надолб и железобетонного криволинейного бруса. Сейчас предприятия нашего министерства освоили производство гнутого металлического профиля, и дорожники постепенно переходят на установку ограждений из металла этого профиля и отработавших тросов. Они экономичнее железобетонных конструкций по стоимости и расходу металла, а главное — надежнее как средство предупреждения аварий.

Капитальный ремонт дорог ведется планомерно, из месяца в месяц. Чтобы дать представление относительно объемов этой работы, приведу две цифры. Они относятся к 1974 году. Заданием намечено было отремонтировать 12,1 тысячи километров дорог с твердым покрытием, фактически же ремонтники дали 14,4 тысячи.

Успешно выполнен и согласованный на местах с органами ГАИ МВД СССР годовой план мероприятий по повышению условий безопасности движения, и в первую очередь на тех дорогах, по которым регулярно ходят автобусы. Обустройству этих дорог вообще было уделено особое внимание. На магистралях прибавилось 7 тысяч новых павильонов и благоустроенных площадок на автобусных остановках. Построено 695 километров тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах. Установлено 225 километров удерживающих ограждений капитального типа на высоких насыпях, крутых кривых и других опасных участках. Нанесена разметка на проезжей части 28,6 тысячи километров дорог с асфальтобетонным покрытием. Эта цифра могла быть и больше, но работы сдерживаются недостаточным производством специальных красителей — нитроэпоксидных эмалей и термопластиков. Свыше сотни километров участков дорог, пересекающих сельские населенные пункты, оборудованы электроосвещением. На подъемах и спусках 4400 километров магистралей проведена специальная поверхностная обработка покрытия, значительно повысившая коэффициент сцепления и сократившая длину тормозного пути. Шире стали внедряться более прогрессивные химические способы борьбы с гололедом.

Таковы основные данные о техническом совершенствовании автомобильных дорог. Заслуживают внимания и организационные меры, которые принимают дорожные органы. С удовлетворением можно сообщить, что положено начало созданию дорожно-патрульной службы, оснащенной специальными автофургонами, окрашенными в оранжевый цвет. В них имеется комплект дорожных знаков, красок, инструменты для бригады рабочих, емкость с водой, медицинская аптечка и носилки, устройство для буксировки неисправных легковых автомобилей и радиостанция.

На этих фургонах бригада из пяти-шести рабочих регулярно патрулирует на закрепленном за ней 50—60-километровом участке и принимает все необходимые меры по его текущему ремонту и содержанию участка. Помимо этого служба в прошлом году свыше полутора тысяч раз приходила на помощь проезжающим: устраняла неисправности у застрявших в пути легковых машин и занималась их буксировкой, оказывала первую помощь пострадавшим в авариях и отвозила их в ближайшие медицинские пункты. Пока такая служба действует на 12 тысячах километров дорог общегосударственного значения. Но это только начало. Министерство принимает меры к расширению этой службы и распространению на другие дороги.

Успешное выполнение планов по ремонту и содержанию дорог, улучшение качества этих работ благоприятно сказывается на безопасности движения и деятельности транспортных организаций. Снизилось количество дорожных происшествий, прямо или косвенно связанных с неудовлетворительным состоянием дорог, уменьшилось число пострадавших в этих происшествиях, хотя интенсивность движения только за последний год возросла на 12—14 процентов. А вот данные по автотранспорту общего пользования: аварийность сократилась на 0,5 процента, и одновременно снизилась на 0,6 процента себестоимость перевозок грузов. В этом есть и результаты труда дорожников-эксплуатационников.

Однако мы далеки от самоуспокоенности. В феврале на расширенном заседании коллегии министерства и ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог были подвергнуты справедливой критике недостатки, намечены меры к их устранению.

Надо еще много сделать, в частности чтобы поднять уровень содержания дорог. Особого внимания требуют оперативная ликвидация выбоин и других деформаций, возникающих на проезжей части, обеспечение своевременной очистки дорог от грязи осенью и от снега зимой, быстрая ликвидация гололеда.

Дорожники Российской Федерации широко развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий 1975 года и приняли встречные планы по увеличению объемов работ. В этом году должно быть введено в эксплуатацию 9245 километров новых дорог с твердыми покрытиями — это на 460 километров больше народнохозяйственного плана. Задание девятой пятилетки по вводу в действие автомобильных дорог с твердым покрытием решено выполнить к 58-й годовщине Великого Октября. Что конкретно имеется в виду? Вот что. Завершить строительство дорог Саратов—Волгоград (кстати, эта задача была успешно решена накануне праздника 1 Мая), Волгоград — Элиста (на участке Садовое—Элиста — 166 километров), Архангельск—Емец (179 километров), Саратов—Пенза (на участке Саратов — граница Пензенской области — 110 километров), Барнаул—Семипалатинск (на участке Калманка—Алейск — 71 километр), Челябинск—Курган (287 километров), Москва—Загорск (60 километров); построить обходы городов: Смоленска (24 километра), Краснодара (32 километра), Новгорода (25 километров), Орла (26 километров), Новочеркасска (37 километров); капитально отремонтировать 14,8 тысячи километров существующих автомобильных дорог с твердым покрытием, что на 400 километров больше годового задания.

Кроме этого, дорожники решили помочь селу в строительстве внутрихозяйственных дорог, токов, площадок и других сооружений. Ориентировочная стоимость намеченных работ составляет 93 миллиона рублей. Помимо того, предстоит выполнить на 94 миллиона рублей работ по инженерному оборудованию и обустройству автомобильных дорог для повышения безопасности движения.

Воодушевление и трудовой подъем, с которым дорожники Российской Федерации идут навстречу XXV съезду партии, — залог успеха.

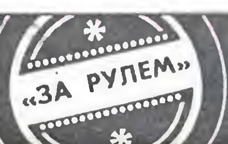
Близится к завершению строительство автомагистрали Москва — Волгоград. Фронт дорожных работ проходит сейчас по Тамбовской области, где и сделаны эти снимки. На верхнем — укрепление обочин на пересечении в двух уровнях, на нижнем — площадка для стоянки и отдыха (возле мотеля «Русь» под Мичуринском) на одном из введенных в строй участков магистрали.

Фото А. Ганюшина

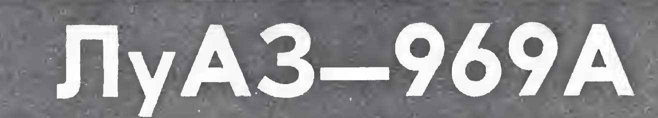
СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

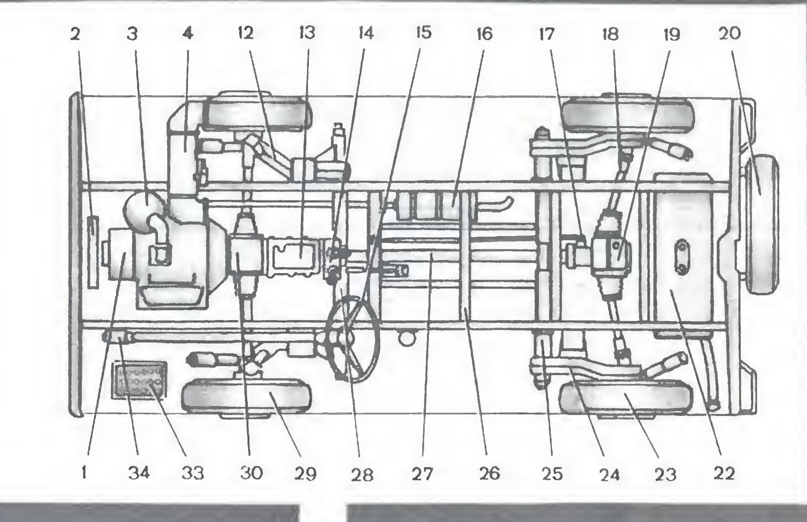
9
10
11
15
20
8
7
6
5
4
3
2
1
35
34
33
32
31
29
28
25
24
23
22
21

Художник А. Новоселов



Многие наши читатели, в том числе киевляне Ю. Решетняк (письмо № 10492) и О. Ермоленко (письмо № 10759), а также барнаулец Ю. Симонов (письмо № 12247), хотят видеть на страницах журнала описание модернизированной машины луцкого автомобильного завода и ее «рентгеновский снимок». На их вопросы отвечает публикуемый здесь материал.





1 — двигатель; 2 — жалюзи терморегулятора системы воздушного охлаждения; 3 — воздушный фильтр; 4 — корпус отопителя; 5 — вентилятор системы охлаждения; 6 — регулятор расхода бензина отопителем; 7 — обогреватель лобового стекла; 8 — откидывающееся вперед ветровое стекло; 9 — складной матерчатый тент с трубчатым каркасом; 10 — два главных тормозных цилиндра, главный цилиндр выключения сцепления и их бачки; 11 — рычаги управления трансмиссией (слева направо: коробкой передач, понижающей передачей, блокировкой дифференциала в заднем мосту); 12 — балансир независимой подвески передних колес; 13 — коробка передач; 14 — картер понижающей передачи; 15 — рулевое колесо с утопленной ступицей; 16 — глушитель; 17 — механизм блокировки дифференциала в заднем мосту; 18 — полуось привода задних колес; 19 — главная передача задних колес; 20 — запасное колесо; 21 — складывающиеся задние сиденья; 22 — топливный бак; 23 — заднее ведущее колесо; 24 — балансир независимой подвески задних колес; 25 — труба торсионов задней подвески; 26 — рама, привариваемая к кузову; 27 — вал, соединяющий силовой агрегат с главной передачей задних колес; 28 — труба торсионов передней подвески; 29 — переднее ведущее колесо; 30 — главная передача передних ведущих колес; 31 — телескопический амортизатор подвески; 32 — полуось привода передних колес; 33 — аккумулятор; 34 — рулевой механизм; 35 — защитный поддон двигателя.

Перечень позиций относится к обоим рисункам, иллюстрирующим статью.

Легкий автомобиль для сельской местности, который обладал бы высокой проходимостью по проселочным дорогам, мог быть легко приспособлен для перевозки и грузов и пассажиров, — давняя мечта жителей села. Именно на таких машинах специализируется наше предприятие. С 1970 года мы строили грузо-пассажирскую модель ЗАЗ—969 («За рулем», 1974, № 3) с 30-сильным двигателем, а в нынешнем году завод перешел на более совершенный автомобиль, ЛуАЗ—969А, который является ее дальнейшей модернизацией.

На ЛуАЗ—969А установлен более мощный, 40-сильный двигатель (МеМЗ—969А). В результате значительно улучшились эксплуатационные показатели машины, в частности возросла скорость, причем контрольный расход топлива остался прежним.

Подверглись переделкам и отдельные элементы трансмиссии. Изменены передаточные числа четвертой передачи (с 0,83 до 0,96) и колесных редукторов (с 1,785 до 1,294). Кроме того, значительно изменена конструкция колесных редукторов с тем, чтобы производить их регулировку снаружи, без разборки узла. Шлицевая часть ведомой вилки карданной передачи теперь проходит термообработку — это заметно повысило ее прочность, необходимую для передачи возросшего крутящего момента двигателя. Конструкторы подумали и об удобстве ремонта. Для улучшения доступа к коробке передач люк в полу кузова увеличен.

Интересами долговечности и улучшения ремонтоспособности вызваны изменения оси маятникового рычага рулевого управления: у нее увеличен диаметр и в корпус запрессованы две бронзовые втулки. Чтобы закончить разговор о рулевом управлении, добавим: иными стали рулевое колесо (оно такое же, как у автомобиля ЗАЗ—966, и имеет «утопленную» ступицу), а также продольная тяга.

С помощью комплекса мероприятий удалось снизить уровень внешнего и внутреннего шума. В частности, на ЛуАЗ—969А установлены новые шины модели «ИВ—167» с центральной беговой дорожкой, не только более долговечные по сравнению с прежними М—86, но и менее шумные (на 4 децибела).

Для улучшения обзорности в тенте сделаны два боковых окна. В конструкции тента предусмотрены внутренние пылезащитные клапаны. Они же препятствуют проникновению пыли и влаги внутрь кузова.

У ЛуАЗ—969А запасное колесо вынесено на задний борт. Это несколько увеличило общую длину машины, но, что весьма существенно, переделка не ухудшила ее вида. А вот заметно привлекательнее она стала благодаря небольшому скосу передних крыльев. Между прочим, теперь, когда запасное колесо вынесено из кузова, там стало просторнее, чем прежде, и чище (раньше при дорожном ремонте вместе со снятым колесом в кузов попадало немало грязи).

В заключение мне хотелось бы ответить на вопрос, который часто задают владельцы наших автомобилей прежней модели: можно ли на ЗАЗ—969 установить двигатель мощностью 40 л. с.? Вероятно, в домашней мастерской такая переделка представляет значительную сложность, так как в моторном отсеке в связи с увеличенными габаритами двигателя поднята отопительная установка, а соответствующие ей отверстия в щите «передка» сместились вверх на 40 мм. Кстати, отопитель на ЛуАЗ—969А отличается от прежнего измененной задней крышкой и стационарным устройством предпускового подогрева двигателя. Переход на другой двигатель повлек за собой изменение системы выпуска. Воздушный фильтр с полика моторного отсека перенесен на двигатель.

Из сказанного ясно, что замена двигателя — довольно сложная и трудоемкая работа, и проводить ее без соответствующей базы не рекомендуется, тем более что чертежей и другой документации, касающихся изменений конструкции, завод не высылает.

Л. ПЕРЕЛЬ,
главный конструктор ЛуАЗа

Техническая характеристика ЛуАЗ—969А
(в скобках — данные по ЗАЗ—969)

Двигатель. Число цилиндров — 4; охлаждение — воздушное; рабочий объем — 1198 (887) см³; мощность — 40 (30) л. с. при 4100—4300 (4200) об/мин; степень сжатия — 7,2 (6,5); топливо — бензин А-76; запас топлива — 34 л; электрооборудование — 12-вольтовое; аккумулятор — 6СТ-42.

Трансмиссия. Сцепление — сухое, однодисковое с демпфером; привод выключения — гидравлический; передаточные числа коробки передач — 3,8; 2,12; 1,41; 0,96 (0,83); задний ход — 4,15; передаточные числа: понижающей передачи — 7,2; главной передачи — 4,12; колесных редукторов — 1,294 (1,785).

Подвеска. Независимая торсионная для всех колес.

Габариты. Длина — 3370 (3270) мм; ширина — 1640 мм; высота—1790 мм; база — 1800 мм; колея — 1325 мм спереди и 1320 мм сзади; дорожный просвет — 280 мм.

Весовые параметры. Снаряженный вес — 940 (870) кг, из них на задние колеса приходится 38%; полный вес—1340 (1270) кг, из них на задние колеса приходится 48%; грузоподъемность — 4 человека и 120 (100 кг) или 2 человека и 260 (250) кг груза; вес буксируемого прицепа — 300 кг.

Эксплуатационные параметры. Скорость — 85 (75) км/час; контрольный расход топлива — 9 л/100 км.



«...Хотелось бы, чтобы на страницах журнала публиковалось больше материалов по ВАЗ—2103». Это строки из письма симферопольца Л. Винокурова. Мы могли бы привести аналогичные просьбы других читателей. Их много в нашей редакционной почте, и они свидетельствуют о естественном интересе автолюбителей к ВАЗ—2103. Так всегда бывает с новой машиной, об опыте эксплуатации которой еще мало написано.

В редакции сейчас находится на «потребительских» испытаниях автомобиль модели «2103», предоставленный для этой цели Волжским автозаводом (у него к этому времени был пробег 51 000 километров). Машина прошла недавно сотую тысячу. О том, как она вела себя, рассказывает здесь эксплуатирующий ее сотрудник редакции А. Я. БРОДСКИЙ.



ПЕРВЫЕ СТО ТЫСЯЧ

Этот момент, признаться, мы как-то упустили. Ждали-ждали, смотрели-смотрели, а все же не уследили. Только что «разменяли» последнюю сотню километров, и вот уже видим, начался новый цикл, уже 19 километров после «всех нулей» — пошли на вторую сотню тысяч.

100 000 километров. Асфальт, булыжник и проселок, город и автострады, нормальная «прогулочная езда» и скоростные пробеги, жара и морозы, и безгаражное хранение, и обычное обслуживание на обычных СТО — короче нормальная автолюбительская жизнь со всеми ее радостями и заботами.

Прошло два года (см. «Первые впечатления» — «За рулем», 1974, № 1). Какие же выводы можем мы сделать? (Напомним, что машина до нас прошла 51 000 километров, подвергаясь различным заводским испытаниям, но история ее жизни в этот период тоже отражена в данном отчете.)

Сначала — **общие эксплуатационные** вопросы. Наш ВАЗ—2103 оказался на редкость экономичным. Мы замерили расход топлива за последнюю тысячу километров. На шоссе при средней скорости около 90 км/час на путь от Москвы до Вильнюса ушло 72 л бензина — всего 8 л на 100 километров. Угар масла весьма незначителен. Практически двигатель не требовал добавки смазки между очередными ТО, то есть в течение 9—10 тысяч километров. (Нам кажется сейчас уместным внести небольшую поправку: в упоминавшейся статье мы назвали цифру 0,5 л — так был определен тогда расход масла на тысячу километров. Это были неверные данные — угар масла на последней, сотой тысяче находился в пределах точности замера «доливом» и составлял 70—80 г.) Динамика автомобиля практически не изменилась. Может быть, «чуткие приборы» и определили бы некоторое уменьшение резвости, но субъективно мы этого не заметили. Да и на дороге наш «старичок» был не хуже своих новеньких «однофамильцев».

Давайте теперь рассмотрим «частности» по системам и оценим состояние каждой из них. Начнем, как водится, с **двигателя**. Прежде всего, диагностика. Прибор «Элкон» на СТОА показал в четвертом цилиндре некоторое падение компрессии. Если в первых трех оно ниже нормы на 3—5%, то в последнем — на 22%. Все остальные параметры — в норме. Содержание СО в отработавших газах составляет 1% (отлично!), замкнутое состояние контактов до 53° (норма 54±2°), осциллограф исправно нарисовал зеленоватые змейки разрядов свечей.

Почему же упала компрессия? Может быть что-то с клапанами или поршневыми кольцами? Износ цилиндра? А как же с совершенно нормальной динамикой и малым расходом масла? Не будем гадать — «вскрытие покажет».

Двигатель частично разобран. Снята головка, вынут поршень четвертого цилиндра. Состояние цилиндров хорошее. Все поршневые кольца в хорошем состоянии. Зазоры в замках хоть и несколько выше рекомендованных монтажных, но еще не вызывают опасений за работу двигателя.

Кулачковый вал, вкладыши коленчатого вала и сам он тоже еще «молодцом». Цепь газораспределения — в рабочем состоянии, башмак натяжителя не изношен, успокоитель в порядке.

А что мы видим при ревизии головки? На стенках камер сгорания, электродах и частью на изоляторах свечей, на всех клапанах отложения плотного серовато-зеленоватого нагара. Внимательно изучаем клапаны четвертого цилиндра (чудес не бывает, где-то ведь должна быть причина падения компрессии!). Так и есть, на рабочей кромке выпускного клапана две темные точки, как игольные проколы. На его седле очень незначительные, но явные коррозионные следы. По этим «проколам» и шла утечка, практически почти незаметная на больших оборотах, а на холостом ходу вызывающая некоторую «тряску» двигателя.

Пружины клапанов — в рабочем состоянии. Их размеры как без нагрузки, так и с грузом соответствуют норме (без груза внутренняя пружина 39,2 мм, наружная — 50 мм).

Давление масла в системе смазки вполне приличное (при 3500 об/мин около 4,5 кг/см²), поэтому мы решили не вскрывать масляный насос.

Что же происходило с двигателем и его системами? На 55-й тысяче вышел из строя термостат, который пришлось заменить. На 61-й отломился теплоизолирующий щиток под карбюратором. На 79-й оборвался вентиляторный ремень. Да вот на 101-й мы заменили выпускные и притерли все остальные клапаны, удалили отложения нагара с них и со стенок камеры сгорания. Когда отсоединяли приемную трубу глушителя, чтобы снять двигатель, были сорваны две из четырех «пригоревших» шпилек ее крепления. Это распространенный случай. Может быть, следует немного увеличить диаметр шпилек? А сам глушитель и все трубы, особенно в местах их соединений, поржавели, что естественно. Были следы пропуска газов. И это все.

Электрооборудование. Дважды за сравнительно небольшое время пришлось заменить контактную группу замка зажигания. Первый раз при пробеге 75 317 километров (оплавился ротор и перестало включаться зажигание). Второй — при пробеге 96 003 километра.

Свечи на нашем автомобиле были установлены японские — NGK модели «BP6ES». Они работают без смены уже 50 000 километров. Дважды за это время их проверяли на «Элконе», очищали на «пескоструйке» и регулировали на нормальный зазор между электродами.

Кстати о свечах. Отечественные свечи, во всяком случае модели А7,5ХС, ни в чем не уступают лучшим зарубежным. Это подтверждено материалами завода и опросом многочисленных автолюбителей. Поэтому гоняться за «Марелли» или доставать за несуразную цену «Чемпионы», считаем проявлением заурядного пижонства.

Наш аккумулятор, отечественного производства, не подвел ни разу. Ему уже около четырех лет, да и клемма «массы» несколько истончилась, но, пожалуй, еще год он послужит.

Чтобы закончить «электрическую» часть, отметим: заменили две перегоревшие лампы фар и две фары целиком из-за разрушения амальгамы на отражателях (внутрь попала вода). Пришлось поставить новые лампочки в правом подфарнике и в боковых указателях поворота с обеих сторон.

На 65-й тысяче километров двигатель вентилятора отопителя начал в первые минуты после включения издавать резкие визжащие звуки, которые по мере прогрева исчезали. Так он прошел до 100 000, когда при разборке выяснилось, что «рассыпалась» металлокерамическая втулка — подшипник вентилятора. Чтобы не возвращаться к отопителю, добавим: на 53-й тысяче вышел из строя трехпозиционный переключатель, на 70-й сломалась педаль, управляющая заслонкой обогрева ног (помните, мы сразу отмечали, что положение этой педали неудобно).

Подвеска. Можно было бы повторить все, что говорилось о комфортабельно-

сти и плавности хода ВАЗ—2103. Но вспомним о дефектах. На 55-й тысяче лопнул правый крайний хомутик крепления стабилизатора поперечной устойчивости. На 94-й пришлось заменить сам стабилизатор — резиновая втулка у средней левой опоры «вылезла» из обоймы. Дважды (на 62-й и 101-й тысячах) были поставлены новые нижние шаровые опоры, так как при замере выяснилось, что износились старые, размер при проверке «в глубину» оказался более «критических» 11,8 мм. Одновременно мы сменили и верхние опоры, которые в то время имели ощутимые люфты.

При разборке после 100 000 километров обнаружили, что опорные чашки под пружинами передней подвески изношены, а сами пружины несколько просели. Без нагрузки их длина практически не отличалась от нормы, но с грузом (435 кг) была равна 218 мм вместо минимально положенных 232 мм.

Реактивные штанги задней подвески после тех же 100 000 километров пришлось заменить — их резиновые втулки сместились в своих гнездах, появился люфт, стуки при трогании автомобиля.

Когда мы снимали штанги, столкнулись с неожиданной трудностью — один из болтов крепления никак не удавалось вывернуть и выбить из гнезда. Почти столь же туго отворачивались болты, крепящие амортизаторы, крепеж глушителя, вообще все болты и гайки, находящиеся снизу машины. Поэтому наш совет: систематически отворачивайте и смазывайте крепежные детали графитовой смазкой или чем-нибудь в этом роде примерно раз в шесть-семь месяцев. Сбережете потом немало сил и времени, да и сохраните фирменный крепеж. Амортизаторы оставляют пока желать лучшего. Их долговечность недостаточна. За 100 000 километров были заменены три комплекта — два скопинского завода и один польский.



Фото С. Ветрова

Трансмиссия. На 62-й тысяче километров появились незначительные, но различимые звонкие стуки в карданных соединениях. Решив проверить, сколько можно еще ездить с этими стуками, мы дотянули до 100 000, и лишь после этого разобрали и проверили кардан. Соединения оказались сухими без смазки, снаружи их покрывала ржавчина, на шипах крестовин появились бороздки от игл.

На 65-й тысяче возник слабый свистящий звук со стороны сцепления. Он, правда, никак не отражался на работе сцепления, а вскоре исчез. «Вскрытие» после стотысячного пробега показало, что лопнула одна из пластинчатых пружин крепления нажимного диска к кожуху сцепления. Ее концы при этом касались картера и оставили на нем ощутимые следы. Затем пластина рассыпалась, и ее остатки вылетели — вот тогда и прекратился звук. В таком состоянии сцепление работало еще 35 000 километров, машина даже ходила на журналистские ралли. Да еще оказался разорванным резиновый защитный чехол рычага у пяты выжима сцепления — пришлось заменить.

Коробка передач — в хорошем состоянии. Все шестерни и синхронизаторы могут работать еще долгое время. В механизме переключения соскочила пружинка (обломился один из концов с крючком), фиксирующая рычаг переключения в положении третьей—четвертой передач. Новую достаточно просто поставить, зацепив через люк сверху без разборки коробки.

С задним мостом нам не слишком повезло. Он сразу зарекомендовал себя как шумный, мы заменили правую полуось (у нее «рассыпался» подшипник) и редуктор (пробег 58 327 км). Затем, при пробеге 65 300 км вышел из строя сальник той же полуоси. После 100 000 вновь с этой стороны слышится усиленный шум. Может быть, неразличимое глазом повреждение чулка полуоси? Надо сказать, что уже почти год, как завод усилил эту деталь, и резко снизилась опасность «погнуть мост» при случайном ударе.

Тормоза. На ВАЗ—2103 они выше всяких похвал. Надежны, эффективны, легки. Мы заменили за все время четыре комплекта передних колодок, причем в последний раз и задние, которые еще могли бы и послужить. Здесь многое зависит от стиля езды, так что наш пример не для всех норма. Гидровакуумный усилитель работал надежно. За 100 000 километров мы один раз снимали его для ревизии и очистки. Он в хорошем состоянии.

На 66-й тысяче резко снизилась эффективность тормозов, и в левом бачке главного цилиндра понизился уровень жидкости. Выяснилось, что слегка подтекает жидкость из-под прокладки штуцера шланга правого переднего колеса. Штуцер подтянули, систему прокачали, и тормоза полностью пришли в норму.

Очень внимательный осмотр системы после 100 000 километров вызвал сомнение в надежности тормозного шланга левого переднего колеса — на оплетке была маленькая выбоинка, очевидно от удара. Советуем систематически проводить такие ревизии и, если обна-

ружено подозрительное место или трещинка, — поставить новый шланг.

Рулевое управление. За 100 000 мы заменили один комплект наконечников рулевых тяг и один маятниковый рычаг. Много это или нет? По-нашему, мало. С такими расходами вполне можно мириться.

Колеса и шины. Ступицы как новые. Если систематически проверять смазку и не перетягивать подшипники, можно не сомневаться: они пройдут намного больше 100 000 километров. Не вызывали у нас нареканий и обода. Не лишне, может быть, напомнить, что диски колес «жигулей» нельзя подвергать «силовым приемам» при монтаже-демонтаже покрышек и ударам о бордюр тротуаров.

Теперь о шинах. Стандартные, модели «И—170», предназначенные для «ноль-третьего», мы поставили на 52-й тысяче километров, когда получили машину. На 80-й тысяче заменили их покрышками новой экспериментальной модели — «И—200». Это не было вызвано износом — просто хотелось оценить новую разработку НИИ шинной промышленности. До этого на одной из покрышек И—170 была отмечена трещина боковины.

Новые шины — И—200 — прошли более 20 000 километров. Износ протектора составляет примерно 30% по глубине. Эти шины отлично «стоят» на дороге, эластичны, шум от них не превышает того, что был при старых. Крупные шашки рисунка протектора делают покрышки пригодными для шипования. Короче говоря, остается лишь пожелать скорейшего внедрения И—200 в производство.

Кузов и салон. На 59-й тысяче вышел из строя рычаг, приводящий замок капота, — весьма частый дефект. Пришлось заменить деталь неудобной самоделкой из тросика с подобием рукоятки, за которую приходится с силой тянуть. Кстати, зачем понадобилась кустарщина? Дело в том, что заводская конструкция неразборна. Чтобы добраться до развальцованной оси рычага и заменить его, нужно разобрать, как говорится, полмашины.

Коррозия. С этим бичом автомобилистов мы за два с лишним года эксплуатации машины практически не столкнулись. Замечены очаги ржавчины на переднем бампере, на декоративных колпаках дисков колес, на ободках фар. На кузове поражений практически нет. Очень незначительное было лишь снизу под уплотнителем лобового стекла. Крылья и другие «опасные» участки пока в целом не пострадали от коррозии. Неплохо, если учесть, что машина без зимних каникул эксплуатируется в большом городе и хранится на улице.

В салоне все оборудование и детали еще долго будут служить. Советуем только по меньшей мере раз в год проводить генеральную уборку, а сиденья мыть пеной шампуня или стирального порошка.

Какие же выводы сделали мы после 100 000 километров пробега?

Эксплуатационные качества ВАЗ—2103, в том числе такие важные, как надежность и долговечность, могут удовлетворить самого взыскательного автолюбителя.

Десятки различных наименований приборов, приспособлений, сопутствующих товаров для авто- и мотолюбителей ежегодно появляются на прилавках магазинов. Трудно уследить за всем этим. Какие электроприборы выпускает в настоящее время промышленность, что они собой представляют? С такими вопросами обратились в редакцию Ю. Федоров из г. Орла, рижанин Н. Яновский, житель Пскова М. Николаев, другие читатели.

Сегодня мы пригласили в наш «Клуб» специалистов из НИИавтоприборов. Они представят часть изделий, которые прошли проверку в институте и рекомендуются для массового использования.

Хотим предупредить, что ни редакция, ни институт не располагают информацией о наличии их в продаже. По этому вопросу надо обращаться в торгующие организации.

«ЗА РУЛЕМ»

Ярмарка электротоваров

Приборы и устройства, о которых идет речь, производятся различными предприятиями и поступают в продажу. Конструкции их проверены Научно-исследовательским институтом автомобильного электрооборудования и автоприборов и могут быть без опаски взяты на вооружение автолюбителями, а часть их — и мотолюбителями.

Здесь приведены сведения о назначении, наименовании, технические характеристики и цены так, как они даются заводами-изготовителями. Восемнадцать изделий из тридцати пяти иллюстрированы фотографиями, которые пронумерованы в соответствии с текстом. Схемы подключения и правила эксплуатации каждого устройства входят в его комплект.

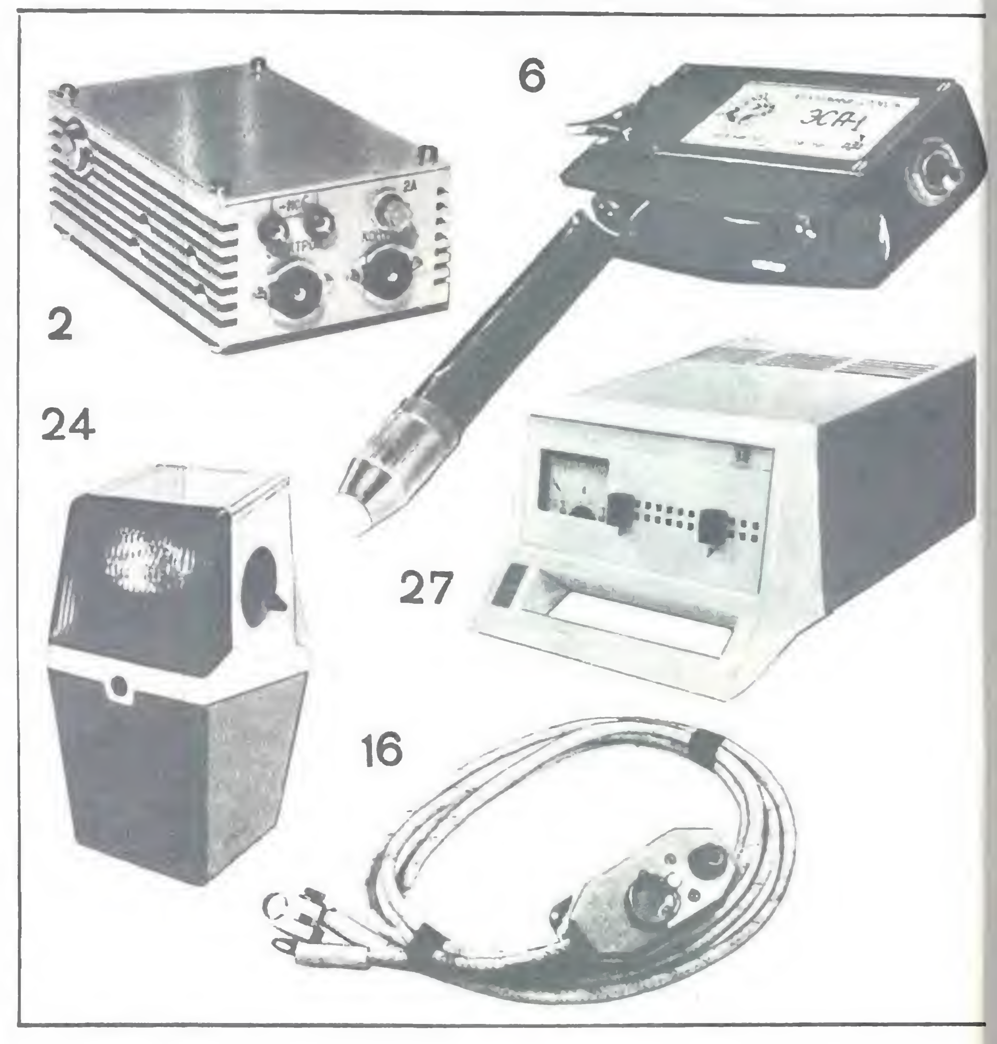
Несмотря на простоту конструкции большей части приборов и устройств, изготовление их собственными силами, а также изменение электрической схемы недопустимы и могут вызвать нежелательные последствия.

I. Приборы электронной системы зажигания

Общее назначение: установка в электрической схеме зажигания автомобилей с целью повысить стабильность электрической искры, увеличить срок службы контактов прерывателя, улучшить пуск двигателя в холодное время года.

В конструкциях использован принцип накопления энергии в конденсаторе, заряженном примерно до 300 В, и последующего его разряда на первичную обмотку катушки зажигания.

Приборы электронного зажигания мо-



гут устанавливаться на автомобилях ВАЗ—2101, ВАЗ—2103, «Москвич—412», ЗАЗ—966, ЗАЗ—968, а также на другие модели с батарейной системой зажигания напряжением 12 В.

1. **Тиристорный коммутатор УЗТ-01**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемый ток на холостых оборотах и при пуске двигателя — не более 0,5 А; потребляемый ток при частоте искрообразования 220 импульсов/сек. — не более 1,9 А; масса (вес) — не более 0,8 кг; прибор комплектуется проводом и розеткой для возможности пользования электробритвой (220 В) в салоне автомобиля.

2. **Прибор электронного зажигания ПЭЗ-1**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; ток, проходящий через контакты прерывателя, — не более 0,15 А; потребляемый ток при 6000 об/мин коленчатого вала — не более 1,5 А; габарит — 165×100×55 мм; масса — не более 1,1 кг.

Позволяет переключить без демонтажа схемы электронное зажигание на обычное («классическое») при помощи вставки. Имеет вывод для пользования электробритвой номинальным напряжением 127 В. Исключает возможность пуска двигателя посторонним лицом.

3. **Блок электронного зажигания ИТ2**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемый ток: на малых оборотах двигателя — 1,2—2,0 А, на максимальных оборотах двигателя — не более 5 А; напряжение на розетке для подключения электробритвы — 127 В; габарит без кронштейна — 180×60×116 мм; масса — 1,5 кг.

II. Противоугонные устройства

Общее назначение: предотвращение угона автомобилей, а также проникновения посторонних лиц в салон, багажник, подкапотное пространство. Для этой цели служат блокирующие устройства и звуковая сигнализация. Схемы устройств и подключения их различны (указаны в паспортах-инструкциях заводов-изготовителей). Гарантийные сроки — не менее 12 месяцев со дня покупки в магазине.

4. **Сторож автомобиля СА-1**

Принцип работы: чувствительный элемент прибора при помощи регулировочного винта настраивается на определенный уровень колебаний.

Краткая характеристика:
напряжение питания — 6—12 В; при легком толчке автомобиля чувствительный элемент дает не менее 10 звуковых и световых (фары) сигналов; требования по влажности и температуре окружающего воздуха не ограничиваются; подключение по однопроводной системе; масса — не более 80 г; габарит — не более 105×65×19 мм; цена — 5 руб. 50 коп.

5. **Устройство тревожной сигнализации УТС-2**

Предназначено для сигнализации о проникновении посторонних лиц в автомобиль (включает звуковой сигнал машины). Может быть использовано для контроля за положением дверей, капота, багажника при движении (сигнализирует об открытии).

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; ток, потребляемый в режиме «ожидания», — не более 0,01 А; время подачи выходного сигнала после нарушения охранных цепей — от 5 до 15 сек.; габарит — 96×72×31 мм; масса (без проводов) — не более 250 г; цена — 9 руб.

6. **Электронный сторож ЭСА-1**

Автоматически включает звуковой сигнал автомобиля при попытке постороннего лица проникнуть в салон, снять агрегаты, сдвинуть автомобиль с места. Может быть установлен на мотоцикле, мотороллере, мопеде, на дверях гаража, в других местах.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; длительность включения звукового сигнала при кратковременном изменении первоначального положения автомобиля (толчок) — от 2 до 6 сек.; при длительном изменении первоначального положения автомобиля — до его восстановления; габарит в рабочем состоянии — 195×140×40 мм; масса — не более 350 г; цена — 20 руб

7. **Противоугонное устройство рижского машиностроительного и инструментального завода**

Автоматически включает звуковой сигнал автомобиля при открытии дверей, поднятии капота или крышки багажника, при изменении положения автомобиля (сотрясение, наклон, перемещение), а также отключает систему зажигания. Состоит из электронного блока и инерционного датчика.

Краткая характеристика:
напряжение питания — 12 В; минимальный угол наклона автомобиля, при котором срабатывает инерционный датчик, — 2° 30′; потребляемый ток в состоянии готовности — 3 мА; потребляемый ток во включенном состоянии — 200 мА; габарит: электронного блока — 100×50×30 мм, инерционного датчика — 50×20×20 мм; масса: блока — 400 г, датчика — 40 г.

8. **Автосторож «Саргис»**

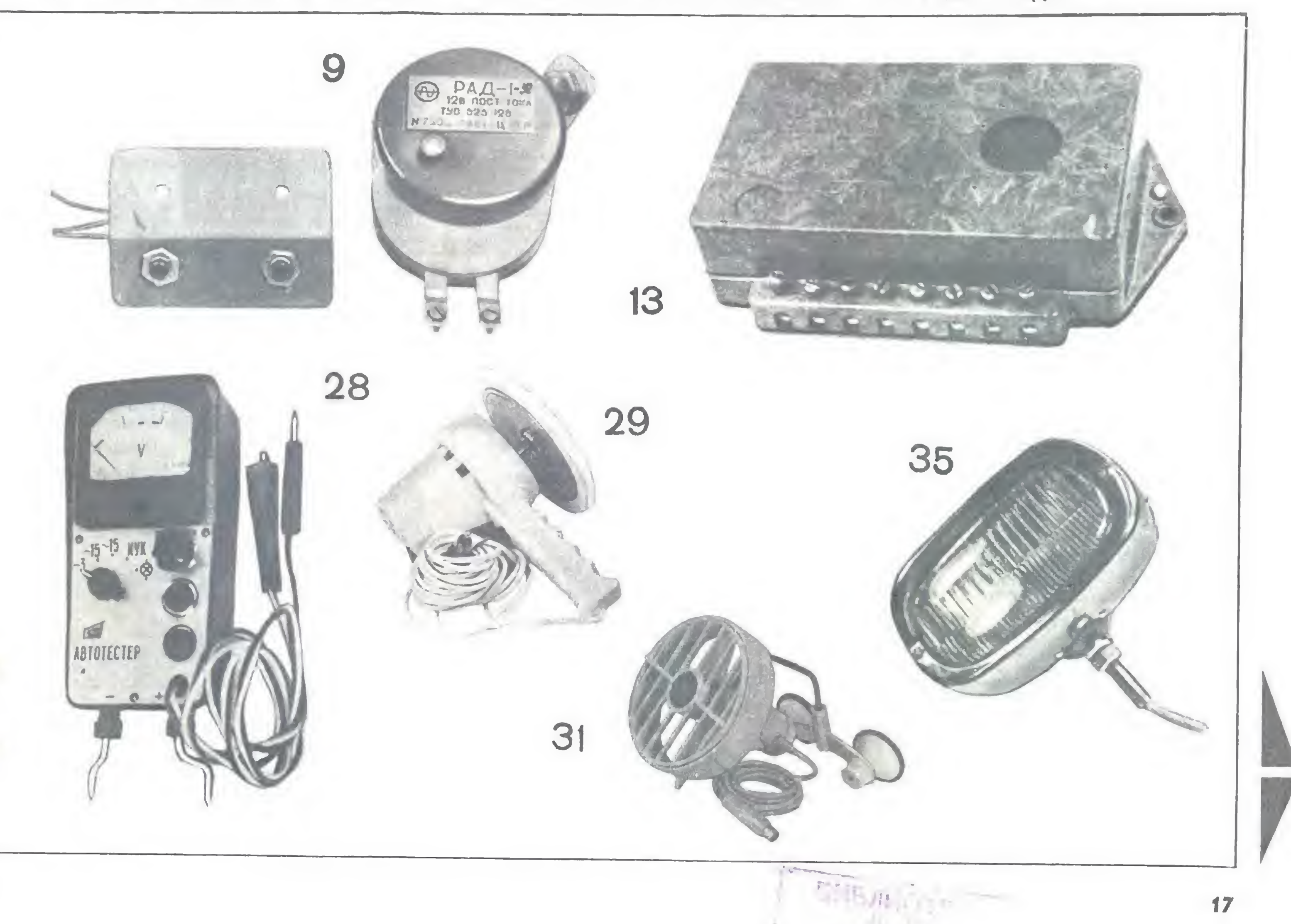
Устанавливается в салоне или багажном отделении автомобиля. Чувствительный элемент под действием колебаний, вызванных изменением положения автомобиля, замыкает (размыкает) цепь питания.

Краткая характеристика:
номинальное питание — 12 В; потребляемый ток — не более 20 мА; масса — не более 500 г; габарит — 120×75×45 мм; цена — 13 руб.

9. **Реле аккумуляторное дистанционное РАД-1**

Этот прибор, как и другие отключатели «массы» (см. номера 15—19), также позволяет предохранить автомобиль от угона.

Краткая характеристика:
время срабатывания — 0,05 сек.; ресурс — 10 000 циклов; масса — не более 300 г; цена — 10 руб.



III. Звуковые сигнализаторы указателей поворота и других устройств

Общее назначение: оповещают водителя автомобиля о включении светового указателя поворота, предупреждают о включенном ручном тормозе, дублируют световые сигналы.

10. **Звуковой сигнализатор ЗСП**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемый ток — не более 5 мА; габарит — не более 110×55×25 мм; масса — не более 170 г.

11. **Звуковой сигнализатор работы указателей поворота «Сигнал-1»**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемый ток — не более 60 мА; частота звукового сигнала — 400—1800 Гц; габарит — не более 96×56×36 мм; масса — не более 250 г; цена — 5 руб. 80 коп.

12. **Универсальный сигнализатор УС-1**

Помимо общего назначения звуковых сигнализаторов указателей поворота предупреждает о включенном ручном тормозе (для автомобиля «Жигули»), об отсутствии давления масла (для автомобиля «Запорожец»).

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемый ток в период подачи сигнала — не более 40 мА; масса — не более 160 г; цена — 5 руб. 90 коп.

13. **Звуковой сигнализатор «Сигнал-6»**

Помимо общего назначения сигнализаторов предназначен: для дублирования прерывистым звуком сигналов, подаваемых контрольными лампами показания давления масла, работы ручного тормоза, зарядки аккумуляторной батареи, повышения температуры охлаждающей жидкости более 95—98°С, работы отопителя автомобилей ЗАЗ, а также сигнализирует об открытии дверей.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; количество дублируемых сигналов — 6; потребляемая мощность — не более 0,12 Вт; габарит — 140×75×35 мм; масса — не более 300 г; цена — 10 руб.

14. **Сигнализатор ручного тормоза СРТ-1**

Предупреждает водителя о включенном ручном тормозе. Работает только при включенном зажигании.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; частота мигания сигнальной лампы — 60—120 в мин.; масса — не более 300 г.

IV. Отключатели «массы»

Общее назначение: отключают аккумуляторную батарею автомобиля на время длительной стоянки, чтобы предохранить автомобиль от возможного возгорания в случае неисправности электросети или электрооборудования, а батарею — от разрядки из-за токов утечки или случайно оставленных включенными потребителей электроэнергии.

15. **Прерыватель**

Краткая характеристика:
пропускаемый ток — до 50 А; масса — не более 150 г.

16. **Отключатель «массы» с шунтирующим устройством «ОМ-ШП»**

Помимо общего предназначения позволяет благодаря шунтирующему устройству обеспечить при отключенной «массе» питание маломощных потребителей (габаритные фонари и др.).

Краткая характеристика:
пропускаемый ток при длительном режиме — до 30 А; в течение 30 сек.— до 400 А; габарит — 120×75×55 мм; масса — вместе с проводом не более 1,2 кг; цена — 6 руб.

17. **Отключатель «массы»**

Краткая характеристика:
токопроводящие детали изготовлены из латуни и покрыты никелем; надежность работы — при кратковременном токе до 200 А; цена — 2 руб. 50 коп.

18. **Выключатель «массы» ВМ-1**

Краткая характеристика:
пропускаемый ток при длительном режиме — до 50 А; габарит — 50×45×24 мм; масса — 400 г; цена — 4 руб.

19. **Выключатель аварийный противопожарный** (серийный выпуск с IV квартала 1975 года)

Предназначен для автоматического отключения аккумуляторной батареи автомобиля «Запорожец» при столкновении его с препятствием, когда возможно повреждение проводов, замыкание электрической цепи и возникновение пожара. Позволяет также отключить аккумуляторную батарею при длительной стоянке.

Краткая характеристика:
максимальный ток, выдерживаемый выключателем,— 200 А; масса — не более 170 г; габарит — 75×47×70 мм; ресурс — 20 000 км пробега; цена — 7 руб.

V. Преобразователи напряжения

Назначение: служат для питания различных потребителей (в основном электробритв напряжением 127 и 220 В) внутри салона легковых автомобилей отечественного производства от аккумуляторной батареи.

20. **Преобразователь напряжения ПН-01**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; номинальное выходное напряжение — 127 В; мощность на выходе — не более 7,5 Вт; потребляемый ток — не более 1,7 А; габарит — 120×54×35 мм; масса — 310 г; цена — 7 руб. 50 коп.

21. **Преобразователь напряжения «Юпитер»**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; номинальное напряжение на выходе (при частоте 50 Гц) — 127 В; номинальная мощность на выходе — 10 Вт; масса — не более 600 г; габарит — 110×100×50 мм; цена — 12 руб.

22. **Преобразователь напряжения «Инвертор»**

Предназначен для питания электробытовой аппаратуры напряжением 220/127 В с частотой 50 Гц и максимальной потребляемой мощностью 80 Вт, а также для подзарядки автомобильных аккумуляторных батарей от сети переменного тока 220 В. Предусмотрена ступенчатая регулировка тока подзарядки. Имеет встроенный стабилизатор напряжения, позволяющий использовать «Инвертор» как источник постоянного тока для различной транзисторной аппаратуры номинальным напряжением 12 В и постоянным током потребления не более 150 мА.

Краткая характеристика:
габарит — 200×260×165 мм; масса — 6,5 кг; цена — 25 руб.

23. **Устройство выпрямительное зарядно-разрядное ЗРУ 12/6-6**

Прибор переносный, предназначен для зарядки 6- и 12-вольтовых кислотных батарей автомобилей и мотоциклов. Позволяет проводить тренировочные и контрольные зарядно-разрядные циклы.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — от сети переменного тока 220 В; номинальное напряжение на выводных клеммах — 6 и 12 В; максимальный зарядный ток — 6 А; максимальная мощность — 75 Вт; масса — не более 6,3 кг; габарит — 257×185×130 мм; цена — 23 руб.

VII. Устройства сигнализации аварийной остановки

Общее назначение: выставляются водителями автомобилей и мотоциклов с коляской в соответствии с требованиями Правил дорожного движения (пункт 101).

24. **Фонарь «Маяк»**

Помимо основного назначения (режим «Маяк») может служить как индивидуальный светильник (режим «Фара»). Комплектуется запасной лампой.

Краткая характеристика:
питание от пяти элементов типа «373»; в режиме «Маяк» подает стабильные повторяющиеся красные световые вспышки; в режиме «Фара» обеспечивает освещенность не менее 12 люкс на расстоянии 1 м в круге диаметром 0,15 м; габарит — 100×140×210 мм; масса (без батарей) — не более 950 г; цена — 12 руб.

Примечание. С 1975 года предполагается выпуск фонаря с возможностью питания от аккумуляторной батареи автомобиля.

25. **Фонарь светосигнальный трехцветный**

Предназначен в качестве светосигнального устройства и индивидуального светильника.

Краткая характеристика:
элемент типа «373»; номинальное напряжение питания — 3 В; частота мигания — 90 импульсов в минуту; продолжительность непрерывной работы фонаря: в режиме мигания — до 15 часов, в режиме освещения — до 15 часов; габарит — длина 260 мм, диаметр 60 мм; масса — 180 г; цена — 8 руб.

26. **Сигнал «Спара»**

Краткая характеристика:
питание автономное — элемент типа «3336А»; цена — 6 руб.

VII. Устройства и приборы для обслуживания электрооборудования автомобилей, создания удобств водителю и пассажирам

27. **Выпрямитель ВАМ-75**

Предназначен для зарядки аккумуляторных батарей 6 и 12 В от сети переменного тока.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 127 или 220 В; максимальный ток заряда — не более 6 А; потребляемая мощность — не более 150 Вт; цена — 23 руб.

28. **Автотестер**

Служит для проверки состояния электрооборудования водителем по характерным электрическим параметрам.

Прибор обеспечивает: измерение напряжения постоянного тока в пределах 0—15 В с погрешностью не более 1,5%, напряжения переменного тока в пределах 0—15 В с погрешностью не более 4%, угла замкнутого состояния контактов четырехкулачковых прерывателей с погрешностью не более 1°; определение момента зажигания по индикаторной лампе; измерение напряжения на отдельных элементах аккумуляторных батарей без нагрузки и под нагрузкой; проверку работы генератора (с регулятором).

Завод гарантирует надежность работы автотестера в течение 2 лет со дня продажи и 3 года со дня выпуска.

Габарит 180×95×70 мм; масса — 1 кг; цена — 17 руб.

29. **Электрополировщик автомобильный ЭПА-12**

Предназначен для полировки окрашенных наружных поверхностей.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания (постоянного тока) — 12 В; потребляемый ток — не более 2 А; скорость вращения диска — не менее 400 об/мин; габарит — 220×160×145 мм; масса — не более 1 кг.

30. **Вентилятор автомобильный низковольтный ШПР331 «Калуга»**

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания — 12 В; скорость вращения — 2000 об/мин; производительность — не менее 2,5 м³/мин; потребляемая мощность — 16 Вт; масса — 0,8 кг; цена — 6 руб. 10 коп.

31. **Вентилятор автомобильный «Авторалли»**

Осевой вентилятор с ручным изменением направления потока воздуха в вертикальной и горизонтальной плоскостях и изменяемой производительностью. К источнику питания подключается через штеккерное гнездо.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение питания (постоянного тока) — 12 В; потребляемая мощность — не более 6 Вт; масса — не более 0,6 кг; цена — 15 руб.

32. **Обогреватель заднего стекла**

Краткая характеристика:
питание от электрической системы автомобиля; номинальная потребляемая мощность при напряжении питания 12 В — не более 50 Вт; масса — не более 200 г; цена — 5 руб.

33. **Лампа переносная с магнитом ЛПМ-1**

Предназначена для освещения при обслуживании и ремонте автомобиля. Постоянный магнит удерживает лампу в удобном положении на любой стальной конструкции.

Краткая характеристика:
номинальное напряжение — 12 В (постоянное или переменное); потребляемый ток — не более 1,5 А; цена — 2 руб. 50 коп.

VIII. Светотехнические приборы

34. **Фара противотуманная ФПН-5**

Краткая характеристика:
применяемая лампа А 12—50+21 (А 12—50+40); номинальное напряжение питания — 12 В; потребляемая мощность — 41,6 Вт; диаметр — 158 мм; высота (с кронштейном) — 180 мм; масса — не более 0,95 кг; цена — 16 руб.

С 1976 года должна быть заменена более совершенной моделью ФПТ-5А.

35. **Фара противотуманная ФПТ**

тип лампы А 12—50+40; номинальное напряжение питания — 12 В; габарит — 150×125×100+5 мм; масса — 0,75±0,15 кг; цена — 10 руб. 30 коп.



В обильной редакционной почте каждый день содержатся самые разные вопросы по автомобильной и мотоциклетной технике, главным образом по эксплуатации и ремонту. Ответы на многие из них мы находим тоже в письмах читателей, которые делятся своим опытом, просят обнародовать его на страницах «За рулем». Так родилась рубрика «Советы бывалых» (она ведет свое происхождение с 1964 года). За год приходит примерно тысяча таких советов. После консультации со специалистами, анализа писем с вопросами на страницы журнала получают выход около 70 наиболее интересных советов.

В помощь читателям, чтобы они могли быстрее и подробнее выяснить интересующие их технические вопросы, затронутые в разделе «Советы бывалых», мы публикуем адреса авторов этих предложений (поэтому просим сообщать полные и точные реквизиты, в том числе: обязательно шестизначный почтовый индекс, имя и отчество).

В интересах улучшения работы с материалами этого раздела редакция просит также делать на конвертах пометку «Советы бывалых». Одобренные и принятые предложения, таким образом, смогут скорее появиться в печати.

ОТОГРЕВАЕМ ЗАМОК

С наступлением морозов для многих автолюбителей актуальным становится вопрос, как утром открыть дверь своего **«Москвича»**. Вода, попавшая в механизм замка или между наружной кнопкой замка и ее обоймой, замерзнув, накрепко спаивает детали привода замка и не дает повернуть ключ (нажать кнопку). Открытое пламя может повредить краску, другие известные способы малоэффективны. Как же быть?

Советую вспомнить о тепле, выделяющемся при трении. Накиньте на кнопку дверной ручки шпагат, шнур (лучше льняной или пеньковый) и энергично, с нажимом «пополируйте» им металл. Почти наверняка 10—12 движений будет достаточно, чтобы замок начал действовать.

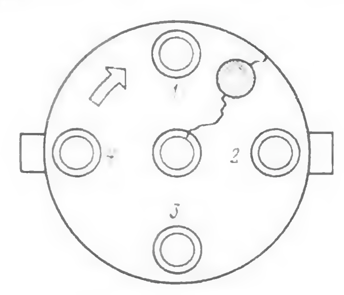
Таким же способом можно безопасно оттаять каплю воды, замерзшую в бензопроводе на пути от бензобака к карбюратору.

И. КАДЫРОВ

420066, г. Казань,
ул. Ибрагимова, 69, кв. 77

ЕСЛИ ТРЕСНУЛА КРЫШКА РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ

Когда это случается, дальше ехать невозможно. Нужно ее заменить. Ну а нет ее под рукой? Предлагаю способ ремонта треснувшей крышки, который позволит вам проехать еще не одну тысячу километров, пока удастся найти новую деталь.



Ремонт крышки распределителя. Заштриховано залитое эпоксидной смолой высверленное отверстие.

Высверлите «поперек» трещины отверстие диаметром 5—7 мм, как показано на рисунке, и залейте эпоксидным клеем. А поверх трещины той же смолой нанесите пленку — для изоляции.

Н. ФИЛИМОНОВ

420061, г. Казань,
ул. Космонавтов, 24, кв. 32

ПРОСТО И БЫСТРО

Независимый отопитель **«Запорожца»**, к сожалению, не всегда надежно пускается. Причиной может быть слишком большая подача холодного воздуха в камеру отопителя и переохлаждение спирали в свече накаливания. Поэтому многие автолюбители увеличивают накал свечи или переходят на искровой розжиг отопителя (как, например, советовал В. Смирнов в № 9 журнала за 1974 г.).

Но есть и еще один, очень простой способ значительно повысить надежность розжига, практически без переработки конструкции. Советую ввести в цепь питания электродвигателя вентилятора отопителя кнопку-выключатель, при нажатии на которую можно было бы разомкнуть контакты и выключить вентилятор (см. рисунок). Хорошо подходит для этой цели дверной включатель освещения салона. Установите кнопку на панели приборов в удобном месте. Вот и вся переделка.

Пускаем отопитель обычным порядком, но через 10—15 секунд после перевода трехпозиционного переключателя во второе положение нужно на 2—3 секунды нажать кнопку и отключить вентилятор. Этого достаточно, чтобы бензин загорелся.

За два года эксплуатации было всего три случая, когда потребовалось повторно нажать отключающую кнопку.

М. ЧЕРНИКОВ

370003, г. Баку,
ул. Ханлара, 40, кв. 12

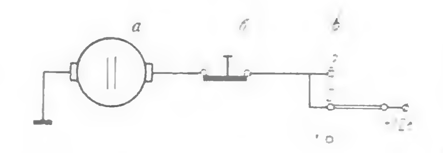


Схема введения кнопки-выключателя в цепь электродвигателя вентилятора: а — электродвигатель; б — кнопка; в — трехпозиционный переключатель.

КАК УКОРОТИТЬ ЧЕХОЛ

В мартовском номере журнала за этот год в материале о редакционном тесте **мотоцикла ЯВА модели «634»** отмечалось, что при изгибе защитные кожухи цепи из-за большей, чем нужно, длины быстро перетираются.

Чтобы избежать этой неприятности, следует заранее укоротить чехлы, как показано на рис. 1. Для этого сначала намечаем на переднем конце чехла линию, отстоящую от края на 16—17 мм, и острым ножом разрезаем по ней чехол. Снимаем обе части с кожуха, обильно смазываем цепь графитовой смазкой и надеваем чехол так, чтобы его внутренняя канавка села на буртик кожуха. Сверху закрепляем чехол хомутом, сделанным согласно рис. 2.

Если в чехлах из-за касания цепи уже образовались отверстия, то их можно заклеить резиной при помощи клея № 88 или БФ-2.

Л. ГЕРАСИМОВ

332440,
Запорожская область,
г. Бердянск,
ул. Восстания, 14, кв. 28

Рис. 1. Так укорачивается чехол. Пунктирной линией показана удаляемая часть.

Рис. 2. Хомут.

САМОДЕЛЬНЫЙ ПОПЛАВОК

Отказал отопитель у моего **«Запорожца»**: вышел из строя поплавок в регуляторе подачи бензина. Попытки запаять многочисленные трещины были безуспешны — утяжеленный припоем поплавок тонул.

Я вырезал из пенопласта новый поплавок по образцу старого из фольги и, для верности, покрыл его эмалитом. Отпаял от негодного поплавка его ушко и привернул к новому обыкновенным шурупом. Осталось отрегулировать обычным образом — подгибанием язычка — уровень топлива.

Две зимы работает отремонтированный так регулятор подачи бензина — замечаний нет.

А. ЧЕРНЫЙ

Мурманская область,
г. Северный-3, д. 51, кв. 9

Дополнение. Интересный опыт А. Черного применим, если нет другого выхода, и при временном ремонте поплавка карбюратора.

Среди многочисленных «советов бывалых», которые редакция получает от мотоциклистов, «тросовая» тематика, пожалуй, представлена наиболее широко. Трудно даже перечислить здесь авторов. В то же время приходят сотни писем с вопросами на эту тему. Мы решили обобщить советы и тем самым ответить на вопросы читателей. По просьбе редакции такую статью подготовил специалист по эксплуатации мотоциклов А. МИХЕЕВ.

«ЗА РУЛЕМ»

Все о тросах

Непременная принадлежность любого мотоцикла — тросы в гибкой оболочке, так называемые «боудены». Они служат для привода заслонки карбюратора и его обогащающего устройства, выключения сцепления и открывания декомпрессора. На некоторых мотоциклах и мотороллерах тросу доверено приводить в действие такой ответственный механизм, как тормоза обоих колес.

Главное достоинство тросов в сравнении с другими видами привода — электрическим, гидравлическим, пневматическим — в простоте, малом весе и дешевизне, а перед приводом посредством тяг — в возможности проходить по сложной траектории без промежуточных звеньев (коромысел, качалок и т. п.). Но за простоту приходится расплачиваться относительно невысокой надежностью и долговечностью, необходимостью проверять их.

Срок службы троса зависит в основном от своевременной смазки и условий работы. Так, если из-за скопившейся в оболочке грязи он будет перемещаться с трудом, то наконечник, к которому прилагаются из-за этого чрезмерно большие усилия, вскоре отделится от троса. Сам трос может перетереться о край оболочки, об упор или же сломаться, если его наконечник не поворачивается в гнезде (рис. 1). И безусловно, дни жизни троса сочтены, как только на оболочке появятся глубокие вмятины — о них перетрутся несколько проволочек, и его заклинит.

Смазывать тросы необходимо по крайней мере два раза в год — перед летним и зимним сезонами. Масло, находящееся в оплетке, не только обеспечивает легкое перемещение троса, но и преграждает путь воде. Нетрудно себе представить, какие неприятности ждут водителя, если проникшая в трос вода зимой замерзнет! Перед смазыванием желательно промыть внутреннюю полость оболочки, чтобы удалить оттуда грязь и остатки старой смазки. Для этого не обязательно снимать «боуден» с машины, тем более, когда это трудно сделать. Достаточно освободить его наконечники и, если один из них съемный, извлечь трос из оболочки.

В любом случае удобнее всего промыть или смазать трос, подавая в него промывочную жидкость или смазку под давлением. Мотолюбители применяют для этого шприцы, мягкие пластмассовые флаконы, резиновые груши, а то и просто отрезки разных шлангов. Их надевают на трос и выдавливают содержимое, пока с другого его конца не пойдет чистая жидкость или смазка (рис. 2 и 3). При этом трос передвигают в оболочке. Конечно, можно обработать трос и в ванночке, если он снят с машины, или подвесив его одним концом и приставив воронку с маслом.

Для промывки можно применять керосин, бензин, жидкое масло (трансформаторное или веретенное). Остатки керосина или бензина нужно удалить из оболочки продувкой, чтобы они потом не разжижили смазку.

Смазывают трос летом более густыми маслами (авиационными МС-20, МК-22), зимой — более жидкими (АС-8, МС-8, М8Г и др.). Желательно добавлять к ним коллоидный графит, который не только помогает маслу, но и удерживает его от вытекания.

Чаще всего тросы выходят из строя при обрыве наконечника. В большинстве случаев это происходит по недосмотру хозяина машины. Наконечник, как правило, не отрывается внезапно — сначала разрывается одна проволочка, потом другая, третья, и довольно долго он держится лишь на части троса. Это легко увидеть, если проверить его перед мало-мальски длительной поездкой. В таком случае трос можно заменить новым или снять и нормально перепаять наконечник, чтобы не метаться на дороге в поисках выхода.

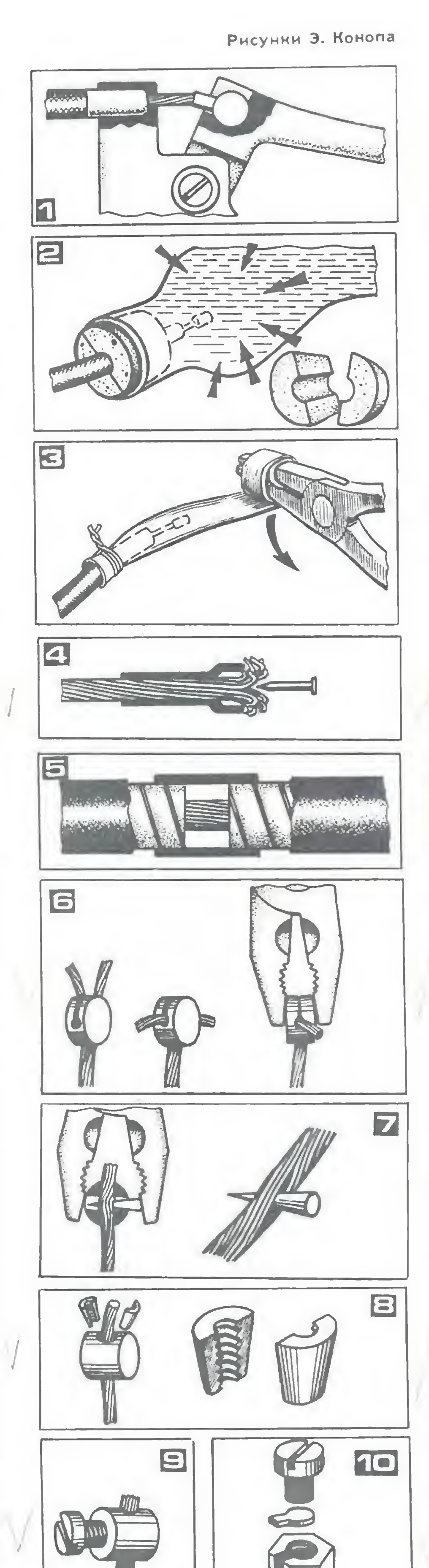
Трос разрушается обычно у входа в наконечник, и это дает возможность использовать запас его длины. А чтобы сохранить необходимую разность длины самого троса и его оболочки, обеспечивающую требуемый ход, соответственно укорачивают оболочку. Для этого снимают колпачок, плоскогубцами разматывают заранее определенное количество витков и острыми кусачками или напильником перерезают проволоку, причем крайний виток ни в коем случае не должен выступать внутрь оболочки и касаться троса. Разумеется, даже укороченный трос должен иметь необходимый запас длины, чтобы ни при каких условиях (повороте руля, крайних положениях колеса) он не натягивался.

Итак, ремонт троса. Для пайки наконечника требуется паяльник, припой (чаще всего берут оловянно-свинцовый), флюс (хлористый цинк, в обиходе именуемый паяльной кислотой) и бензин. Старый наконечник нагревают и удаляют из него остатки троса. Конец оборванного троса тщательно промывают бензином, чтобы снять смазку, проникшую между проволочками, и покрывают флюсом. Надевают наконечник и расплетают в его отверстии проволочки троса. В середину пучка вставляют гвоздь (рис. 4) и нагревают его вместе с кусочком припоя до тех пор, пока припой не пройдет через весь наконечник. По окончании пайки выравнивают напильником или наждачным кругом поверхность наконечника, а затем промывают конец троса в теплой воде (иначе оставшаяся кислота может разрушить его).

Если поврежден небольшой участок оболочки, его удаляют, осторожно перепилив витки напильником и смотав их с троса. Сращивают оболочку пайкой, предварительно соединив концы муфтой из жести (рис. 5).

Наибольшую изобретательность мотоциклисты проявляют, когда приходится ремонтировать трос в пути. Зара-

Рисунки Э. Конопа



нее, например, заготавливают быстросъемные наконечники — разной конструкции и всегда возят с собой.

В наконечнике, показанном на рис. 6, под прямым углом просверлены два отверстия и пропилен ножовкой паз до одного из отверстий. Трос вдвигают снизу, выступающий конец расплетают и отгибают в стороны, после чего пассатижами или молотком сплющивают верхнюю часть. Выступающие в стороны жилки откусывают или отпиливают.

Для наконечника, который вы видите на рис. 7, заготавливают достаточно острый (чтобы не порвать жилки), с возможно малым углом конус. После запрессовывания выступающие концы конуса загибают, откусывают или отпиливают.

Чтобы сделать наконечник в соответствии с рис. 8, в конусе подходящего размера сверлят отверстие и нарезают в нем резьбу, после чего распиливают вдоль ножовкой. Половинки конуса запрессовывают в отверстие наконечника, чем и достигается зажим троса. Такой наконечник желательно использовать только там, где у троса нет свободного хода, так как с ослаблением его натяжения половинки конуса могут выпасть.

Наконечник, изображенный на рис. 9, можно взять в готовом виде от переключателя дальнего-ближнего света отечественных мотоциклов или использовать в этом качестве нижний наконечник троса сцепления от мотоцикла ЯВА. Наконечник от переключателя сделан из мягкого материала (латунь) и имеет малые размеры, поэтому его целесообразно применять для тросов, работающих с относительно небольшими усилиями (топливный корректор, привод «газа»). Винт желательно брать стальной. Несколько слов о наконечнике троса сцепления от ЯВЫ. Прежде цилиндрическая втулка имела сквозное резьбовое отверстие, и зажимной винт можно было завертывать с любой стороны. Как правило, устанавливался только один винт, который со временем перерезал жилки троса. При пользовании таким наконечником надо ввертывать два винта (с двух сторон), причем у них должны быть плоские торцы. Подойдет и такой вариант: один из винтов завернуть и прочно укрепить его в постоянном положении пайкой или другим способом. В этом случае отверстие для троса можно сделать овальным (по радиусу троса) круглым надфилем.

Для наконечника, изображенного на рис. 10, берут высокую гайку или нарезают в стержне (не обязательно граненом) резьбу и пропиливают или фрезеруют паз.

И наконец, когда никакого наконечника нет, берут гайку, вставляют в нее трос и при помощи молотка сминают гайку. Когда обрывается трос «газа», можно вместо него использовать капроновую леску диаметром 1—1,5 мм, концы которой оплавляют на спичке для образования опорного шарика. Разумеется, эти варианты следует рассматривать как временные решения, а потому при первой возможности нужно заменить или припаять наконечник.

Только с исправными, хорошо действующими и надежными тросами можно рассчитывать на безопасные поездки.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЕЩЕ РАЗ О ТРАНСМИССИОННОМ МАСЛЕ ДЛЯ «МОСКВИЧЕЙ»

«Как и многие другие владельцы «москвичей», — пишет челябинец Н. Миронов, — я прочитал в разделе «Справочная служба» («За рулем», 1974, № 3) рекомендации по применению масел ТАд-17 и ТАд-17И для редуктора заднего моста автомобиля «Москвич» моделей «408» и «412». Но меня смутило, что в заводской инструкции к моему «Москвичу» об этом нет ни слова. В чем же дело?»

Отвечает главный конструктор АЗЛК И. ЧАРНОЦКИЙ.

Масла ТАд-17 и ТАд-17И по вязкостно-температурным и низкотемпературным свойствам превосходят масло для гипоидных передач ГОСТ 4003—53, что облегчает эксплуатацию автомобилей «Москвич—408» или «412» зимой.

В то же время гипоидное масло ГОСТ 4003—53 обладает лучшими смазывающими свойствами, благодаря чему обеспечивает лучшую приработку главной пары редуктора заднего моста. В связи с этим заводская инструкция не распространяет применение масел ТАд-17 и ТАд-17И на редуктор заднего моста.

Использование ВАЗовских трансмиссионных масел для редуктора заднего моста автомобиля «Москвич» оправдано только в наиболее холодное время года (ниже минус 15°С), когда «гипоидное» масло может создать некоторые затруднения при трогании автомобиля.

СВЕТООТРАЖАЮЩИЕ БОЛТЫ

«Можно ли крепить номерные знаки купленными в магазине болтами со светоотражающими приспособлениями, — спрашивает В. Чигирь из Мелитополя. — Работники ГАИ запрещают, ссылаясь на ОСТ 78-1-73».

Вот что нам ответили в Управлении ГАИ МВД СССР.

ОСТ 78-1-73 не запрещает использовать такие болты для крепления номерных знаков. Надо только строго соблюдать правило: цвет световозвращающих материалов на болтах, используемых для крепления заднего номерного знака, должен быть красным, переднего — белым.

МАРКИРОВКА ПРУЖИН «ВОЛГИ»

Автолюбители А. Морковкин из колхоза «Путь Ленина» Волгоградской области и Б. Бабинцев из г. Лысьва Пермской области просят рассказать о том, как маркируются пружины передней подвески «Волги» ГАЗ—21.

Вот что ответили нам на горьковском автозаводе.

Пружины ГАЗ—21 делятся по жесткости на четыре группы, каждой из которых соответствует своя маркировка: от одной до четырех рисок на опорном витке. Жесткость определяется нагрузкой, необходимой для сжатия пружины до высоты 236 мм при установке на контрольную шайбу.

Первой группе жесткости (одна риска) соответствует нагрузка 605—615 кг; второй группе (две риски) — 615—625 кг; третьей (три риски) — 625—635 кг; четвертой (четыре риски) — 595—605 кг.

На автомобиле все пружины должны быть какой-нибудь одной группы.

ГИДРОТОРМОЗНЫЕ ЖИДКОСТИ

В продаже можно встретить немало гидротормозных жидкостей, технические условия которых не совпадают с рекомендованными автозаводами. «Помогите разобраться в этом обилии ТУ», — просит К. Лебедев из Калуги. «Объясните, взаимозаменяемы ли различные жидкости. По каким причинам они загрязняются?» — спрашивает Л. Леонтьев из Братска. Подобные вопросы задают П. Яновский из г. Истра Московской области, другие автолюбители.

Вот что нам ответили во Всесоюзном государственном хозрасчетном объединении по производству товаров бытовой химии («Союзбытхим») Министерства химической промышленности СССР.

В настоящее время отечественной промышленностью выпускаются три вида автомобильных гидротормозных жидкостей, которые различаются как цветом, так и составом.

Наиболее простая из них — хорошо знакомая старым автомобилистам **красная жидкость.** Это двухкомпонентная смесь касторового масла и бутилового спирта (бутанола). Иногда бутанол заменяется изобутиловым спиртом (изобутанолом). Масло и спирт смешиваются в равных количествах с добавлением красного красителя, от которого и зависит цвет этой тормозной жидкости. Она предназначена для всех автомобилей, кроме «жигулей». Выпускают ее многие заводы различного подчинения, что и породило такое обилие республиканских и ведомственных технических условий. Перечислить все ТУ в небольшой заметке просто невозможно. Назовем лишь наиболее распространенные: ТУ 6-02-492-68 и ТУ МХП СССР 1608-47. Заметим также, что сейчас Министерством химической промышленности СССР разрабатываются единые технические условия на спиртокасторовые гидротормозные жидкости (красного цвета).

Четырехкомпонентная жидкость ГТЖ-22 изготовляется на основе этиленгликоля. Она окрашивается в зеленый цвет и выпускается по единым ТУ 6-01-444-70. Эта жидкость предназначена для всех автомобилей, кроме «жигулей» и «москвичей» моделей «408» и «412».

Наиболее сложная по своему составу — **многокомпонентная жидкость «Нева»,** которая имеет цвет от светло-желтого до желтого. Она разработана по рецептам итальянской фирмы ФИАТ специально для автомобилей «Жигули» и выпускается по ТУ 6-09-550-73. Эта жидкость может быть использована и на «москвичах».

Делать универсальную жидкость невозможно, поскольку в тормозных системах автомобилей разных марок применяются разные марки резины и другие конструкционные материалы и не для всех из них любая жидкость нейтральна.

Смешивать между собой можно лишь те гидротормозные жидкости, которые изготовлены на одной основе. В противном случае может произойти свертывание смеси или разрушение резино-технических изделий, что неизбежно выведет из строя тормозную систему.

Переходить с одной марки на другую не рекомендуем. Это допустимо лишь в крайнем случае, и то если заменять жидкость полностью и при этом многократно тщательно промыть тормозную систему спиртом или свежей тормозной жидкостью.

Нужно также помнить, что даже при нормальной эксплуатации машины гидротормозная жидкость от соприкосновения с деталями тормозной системы (резина, алюминий, сталь и др.) со временем загрязняется. Поэтому периодически ее следует менять, а тормозную систему промывать. На «жигулях», например, эту операцию рекомендуется повторять раз в два года.

В журнале «За рулем» № 2 за этот год на стр. 17 была описана неисправность тормозов, случившаяся на испытываемой редакцией машине. Она была вызвана тем, что в тормозной жидкости произошли структурные изменения: увеличилась вязкость, выпал осадок. Повлиять на неисправность могли разные причины: попадание в тормозную систему влаги, пыли, возможно — излишний контакт жидкости с воздухом (низкий уровень жидкости в бачках привода тормозов).



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 22—29



Наши читатели активны. Они живо откликаются на выступления журнала, высказывают суждения, мнения и предложения по его публикациям. Особую ценность в редакционной почте представляют письма, в которых читатели делятся своим богатым водительским опытом, предлагая его на вооружение коллегам. Одним из авторов таких советов является многоопытный автомобилист-ветеран Александр Евгеньевич Горшков. Он уже несколько раз выступал в журнале с рекомендациями по езде в сложных условиях. А вот еще один его материал, в котором читатель подытоживает свой опыт и размышления на волнующую многих тему.

ПЕШЕХОДА НАДО ПОНИМАТЬ

«Пешеходов надо любить.

В большом городе пешеходы ведут мученическую жизнь... Им разрешают переходить улицу только на перекрестках, то есть именно в тех местах, где движение сильнее всего и где волосок, на котором обычно висит жизнь пешехода, легче всего оборвать.

В нашей обширной стране обыкновенный автомобиль, предназначенный, по мысли пешеходов, для мирной перевозки людей и грузов, принял грозные очертания братоубийственного снаряда».

Эти ставшие афористичными слова написаны И. Ильфом и Е. Петровым почти полвека назад. Тогда они были явным преувеличением, а сейчас не столь уж далеки от действительности. Многократно возросли транспортные потоки, соответственно увеличилось и количество дорожно-транспортных происшествий. И пострадавшими часто оказываются пешеходы.

Как водитель, я всем сердцем за порядок на дорогах и не оправдываю пешеходов, нарушающих правила. Знаю немало случаев, когда они страдают по собственной недисциплинированности и оплошности. И все-таки всякий раз больно режет нередко произносимая в таких случаях фраза «сам виноват». И всякий раз думаю: все ли мы, водители, делаем для того, чтобы предотвратить несчастье. Всегда, когда это технически возможно, водитель должен быть готов уступить пешеходу, находящемуся в критическом положении. Уступить по благородному долгу сильного: слишком уж неравное соотношение — мощная машина и хрупкий человек. Уступить по долгу хорошо знающего перед рискующим жизнью из-за неосведомленности, оплошности или по другим причинам. Сколько их, больных, глуховатых, слабых зрением и сколько престарелых и малолетних.

Задача водителя как раз и заключается в том, чтобы заблаговременно заметить таких людей. Умение своевременно почувствовать опасность в поведении пешехода — очень важное, на мой взгляд, качество в профессии шофера. В чем же оно состоит, на какие признаки должен реагировать водитель? Вот некоторые наблюдения, основанные на большой шоферской практике и выверенные статистикой.

Статистика говорит, что от наездов относительно чаще страдают крайние возрастные группы населения: дети и старики. Следовательно, они требуют к себе повышенного внимания. Около трех четвертей из числа пострадавших детей составляют мальчики в возрасте от 7 до 12 лет. Причем в момент происшествия в опасной близости к дороге они, как правило, бывают не в одиночку, а вместе с другими ребятами. Это и объясняет причину их опасного поведения: только в компании начинаются шалости, беготня, бравирование друг перед другом. Отсюда вывод: неорганизованную группу мальчишек вблизи проезжей части следует рассматривать как сигнал о серьезной опасности.

Нужно знать и всегда учитывать конкретные формы опасного поведения детей на дорогах. Замечено, что оказавшиеся на проезжей части малыши 5—6-летнего возраста, если они одни, заслышав шум или сигнал приближающегося автомобиля, всегда бегут к дому, часто наперерез машине, не обращая внимания на ее опасную близость, даже не видя ее. Малейший промах водителя в оценке такой обстановки ведет к непоправимым последствиям. Подобным образом ведут себя и дети, отошедшие от взрослых, только бегут они не к дому, а к взрослым. Таких малышей можно отличить по их растерянности, ищущему взгляду. Нередко они находят взрослых и бросаются к ним в самый неподходящий момент. Если возникла одна из подобных ситуаций, следует заранее снизить скорость и быть готовым к немедленной остановке.

К сожалению, нередко дети затевают игры на проезжей части и оказываются настолько увлеченными своим занятием, что, как правило, совершенно не обращают внимания на приближающиеся машины. Известен случай, когда дети, игравшие в «догонялки», с разбега налетели на автомобиль, своевременно остановленный опытным водителем. Так же ведут себя дети, когда за ними гонятся. Испуганный ребенок бежит изо всех сил, оглядывается только на преследователя и ничего не замечает перед собой. Мяч, вылетевший на проезжую часть из подворотни, — вернейший признак реальной опасности. Когда за ним опрометью бросятся малолетние футболисты, они не остановятся, даже если через несколько мгновений вместе с мячом окажутся под колесами. Заметив вылетающий на проезжую часть мяч, надо сразу же тормозить.

Всегда привлекают внимание детей уличные происшествия. Ребята стремительно бегут туда, где что-то случилось, не реагируя на все остальное, не замечая опасностей на проезжей части. Так же не реагируют на дорожную ситуацию дети с тяжелой для себя ношей. Водитель и тут должен быть настороже. Следует помнить, что подача малышам сигнала не уменьшает, а чаще всего увеличивает опасность.

Хочу упомянуть еще об одном очень опасном детском развлечении, когда предметом игры становятся проезжающие машины. Чтобы показать свое «геройство», мальчики, а иногда и девочки перебегают дорогу очень близко перед приближающимися автомобилями. Нацеливающихся на эту «забаву» детей можно заметить издалека. В случае просчета ребенка и малейшем замешательстве водителя тут возможны весьма печальные последствия.

Очень часты несчастные случаи с детьми на перекрестках. К сожалению, взрослые пешеходы сами далеко не всегда соблюдают правила движения, переходят улицу при красном сигнале светофора и останавливаются лишь с приближением машин. Дети, в особенности группы мальчишек, в таких случаях продолжают бежать. Известен случай, когда в подобной ситуации один из трох ребят успел перебежать дорогу, а второй остановился, пропуская приблизившийся автомобиль, бежавший следом третий не заметил опасности, налетел на второго и оба упали перед колесами. К счастью, предусмотрительный водитель был готов к этой неожиданности и сумел остановиться.

Не меньше неприятностей доставляют водителям престарелые пешеходы. У многих из них понижен слух, ослаблено зрение. У них, как правило, ослаблены и навыки ориентировки, замедлена реакция. Они движутся медленнее других, несколько сгорблены, некоторые идут, опираясь на трость. По этим признакам престарелых легко заметить среди остальных пешеходов.

Несчастные случаи с престарелыми пешеходами чаще всего происходят на перекрестках. Обычно они при переходе улицы руководствуются не сигналами светофоров, а действиями других пешеходов: все идут — и они идут. Но, увидев приближающуюся машину, другие пешеходы останавливаются или быстро перебегают перед ней, а престарелые продолжают свой путь, не замечая опасности. Группы престарелых, в особенности женщины, увидев подъезжающий автомобиль или услышав сигнал водителя, растерянно и несогласованно расходятся или пытаются бежать в разные стороны, а иногда тащат друг друга в противоположных направлениях и перекрывают дорогу. Заметив престарелых, надо быть очень внимательным, проезжать подальше от них и быть готовым к немедленной остановке.

Много аварий и несчастных случаев с людьми происходит по причине самых невероятных и всегда неожиданных действий пьяных пешеходов. Из общего числа пострадавших пешеходов в крупных городах почти половину составляют пьяные. Хотя они нелепо и грубо нарушают правила движения, водитель не имеет права жестоко относиться к их судьбе. Долг водителя любыми средствами спасти человека, в том числе и пьяного (разумеется, если это не грозит жизни других).

В массе пешеходов пьяного довольно легко заметить по неуверенной походке, жестикуляции, безвольно опущенной голове, по разговору самого с собой. Несколько пьяных нередко ходят в обнимку, неожиданно и часто останавливаются и яростно спорят в самых неподходящих местах. Заметив на дороге такого пешехода, следует сократить скорость и постараться его пропустить. Если же пьяный увидел и пропускает вас, то проезжайте от него подальше: он может неожиданно возобновить движение или, потеряв равновесие, упасть под колеса.

Ремонтные работы на дорогах стесняют движение и резко ограничивают проезжую часть. Вынужденная задержка нервирует водителей, но как раз здесь и надо проявить выдержку. Нельзя пытаться проскочить такой участок, как только показалось, что рабочие отошли чуть в стороны и вроде бы образовался свободный проход. Дело в том, что длительное пребывание на дороге в зоне ремонта притупляет бдительность и осторожность рабочих, ухудшает их ориентировку в изменениях обстановки движения. Ремонтники и даже работники милиции на проезжей части постепенно перестают замечать шум движения, а временами и сигналы водителей. С ними происходит то же, что с любым человеком, который, например, входит в комнату, где громко тикают часы или дребезжит электросчетчик. Сначала это тикание и дребезжание раздражает, однако вскоре их перестают замечать. Учитывая эту человеческую особенность, следует всегда с осторожностью объезжать рабочих, убирающих или ремонтирующих дорогу.

Довольно трудно отличить в веренице людей задумавшегося о своем, отрешенного пешехода. И все же таких надо научиться замечать как можно раньше, поскольку встречаются довольно часто пешеходы, полностью ушедшие в свои мысли или переживания. Они идут иногда тихо, иногда торопливо, не поворачивая головы, не меняя направления. Если все остальные как-то реагируют на приближение автомобиля, то «отключившийся» человек как шел, так и идет. Ошибочно полагать, что его можно вернуть к окружающей действительности подачей звукового сигнала. Опыт показывает, это, как правило, заканчивается печально. Обычно сигнал, если его услышали, вызывает у «отрешенного» пешехода испуг и совершенно неожиданные для водителя действия, создающие аварийную обстановку. Нередко при подобных обстоятельствах возникает так называемая зеркальная ситуация.

Она случается обычно у неопытных водителей. Не желая замедлять движения, шофер решает объехать пешехода, например, справа, думая, что тот после его сигнала поскорее освободит ему путь. Но «отключившийся» пешеход, услышав внезапный для него сигнал, бросается назад, как раз туда, куда направил свой автомобиль незадачливый водитель. Тогда шофер принимает влево, а пешеход, поняв свою ошибку, устремляется вперед. Действия водителя и пешехода повторяются как отражение в зеркале. Так оба и мечутся из стороны в сторону, пока дело не кончится наездом. Надо знать, что из зеркальной ситуации есть только один безаварийный выход — немедленная остановка автомобиля.

Особого внимания к себе требуют слепые. Они всегда идут с тростью и поднимают ее при переходе дороги. Слепой о дорожной обстановке имеет смутное представление. На перекрестке, где повороты не ограничиваются, слепой не может даже и понять, в каком направлении открыто движение. Заметив слепого, обязательно его пропустите, даже если для этого придется остановиться. Помните, что за безопасность слепого всю полноту ответственности несет водитель.

Довольно часто жертвами транспортных происшествий становятся приезжие из местностей со сравнительно слабой интенсивностью движения. Попадая впервые в большой город, они теряются и часто идут через дорогу где попало, ибо не привыкли пользоваться пешеходными переходами. Их можно отличить по нерешительности. Они долго собираются перейти улицу: то сходят с тротуара, то возвращаются назад и наконец устремляются через проезжую часть бегом. Таких неподготовленных участников движения чаще всего можно встретить вблизи железнодорожных и автобусных вокзалов, где они собираются целыми группами, у торговых центров. Самое опасное — рассекать такую группу, в особенности если в ней есть дети.

В сельской местности на проезжей части нередко вечерами гуляет молодежь. В таких случаях водителю обязательно нужно снизить скорость и смотреть на гуляющую публику «в оба», чтобы видеть, не толкнули ли кого-нибудь в сторону вашего автомобиля. Надеяться, что все быстро уйдут с вашего пути, ни в коем случае нельзя. Гуляющие знают, что водитель наезда не сделает, и, бывает, подчеркивают эту убежденность нарочито медлительными действиями.

В заключение хочется обратить внимание водителей на условия, в которых чаще всего происходят наезды на пешеходов. Наибольшее число таких происшествий случается на перекрестках и вблизи остановок общественного транспорта. При проезде перекрестков и трамвайных остановок пешеходы лучше видны, и опасных среди них заметить легче, чем при проезде мимо автобусов и троллейбусов, стоящих на остановке. Сойдя с автобуса, не все пассажиры идут к пешеходному переходу, некоторые начинают переходить улицу тут же у остановки. Многие из них переходят проезжую часть впереди автобуса или троллейбуса. Зная, что машина, которая их привезла, долго стоять не будет, они торопятся, а некоторые бегут. Заметить таких недисциплинированных пешеходов заранее очень трудно. И чтобы появление бегущего пешехода не оказалось внезапным, а положение не стало безвыходным, проезжать мимо стоящих автобусов и троллейбусов нужно подальше, с небольшой скоростью и готовностью к экстренной остановке.

Наезды на пешеходов связаны и с погодными условиями. Например, в дождливые, слякотные дни число их снижается, в особенности это характерно для крайних возрастных групп—детей и стариков, которые предпочитают в плохую погоду побыть дома. А вот в погожие солнечные дни ребята высыпают на улицу, выбираются из дома старики, и число наездов возрастает.

В безоблачный день утром и вечером солнце над горизонтом может слепить и водителей и пешеходов. Это обязывает водителя чаще протирать лобовое стекло, при езде против солнца сокращать скорость и быть особенно внимательным. Если же солнце светит вам в спину, не рассчитывайте, что пешеход увидит вас издали.

Известны характерные особенности зимы, ведущие к наездам. Сильный морозный ветер, метель заставляют пешеходов пригибаться, отворачиваться, и одно из направлений движения в это время ими не просматривается. Поэтому, если едете с попутным ветром, не полагайтесь на пешехода, он может вас не заметить. Пропустите его.

В гололедицу взаимоотношения с пешеходами еще более усложняются. Трудно предугадать, где и кто из них может поскользнуться и упасть. И все же надо пытаться это предусматривать. Знаю случай, когда водитель заблаговременно остановился, заметив женщину, бегущую наперерез его автомобилю, и поняв, что она не видит машины. Женщина в последний момент поскользнулась и упала, подкатившись под автомобиль. Ее спасла предусмотрительность водителя.

Итак, постараемся внимательно присматриваться к пешеходам, научимся хорошо понимать их поведение и выработаем привычку в случае необходимости немедленно принимать меры для предотвращения несчастья. Суть водительского мастерства и в этом.

А. ГОРШКОВ,
шофер первого класса

Тульская область,
г. Щекино

«ЗА РУЛЕМ»

Вряд ли найдется такой водитель, который не попадал бы в критическую ситуацию из-за ослепления светом встречных фар при разъездах на ночных дорогах. Сколько людей и машин гибнет от этого. Расскажите, работают ли специалисты над решением этой проблемы, какими путями они идут. Слышал, что были предложения установить на левой стороне каждого автомобиля дополнительную фару, чтобы она светила назад и в сторону и освещала дорогу встречному водителю. Тогда ему можно будет выключить свой головной свет. Что мешает практическому внедрению такой боковой подсветки?

А. МАКАРОВ

г. Харьков

На ночной дороге

Нелегко представить себе условия более трудные для глаз, чем те, в которых водитель управляет автомобилем ночью. Постоянно нужно следить за еле различимыми отдаленными участками дороги, куда почти не достигает свет фар и где таятся неожиданности ночной езды. И тут же в поле зрения вторгаются слепящие пятна фар встречных машин, яркость которых в миллионы раз больше. Глаз человека способен хорошо воспринимать предметы, столь сильно различающиеся по яркости, но не одновременно. Для адаптации (приспособления) зрения даже к небольшому изменению уровня яркости требуются секунды, а после ослепления для полного восстановления чувствительности глаза нужны десятки минут. Поэтому, с тех пор как изобретен автомобиль, конструкторы постоянно работают над совершенствованием систем его освещения. И все-таки до 15 процентов происшествий на дорогах мира вызывает ослепление водителей светом встречных фар.

И не только конструкторы бьются над решением этой острейшей проблемы. Многие водители, испытавшие опасности ночной езды, пытаются придумать что-нибудь свое. Многие видят выход из положения в установке на левой стороне автомобиля боковой фары, светящей назад и в сторону. Одни предлагают включать ее вместо основной левой фары, другие — вместе с ближним светом обеих основных фар или при полностью погашенном головном свете. По мысли авторов писем боковая фара осветит участок дороги встречному автомобилю, и его водитель будет видеть свою полосу движения, даже выключив головной свет. А если и у этого встречного имеется слева такая же фара заднего света, то будет достигнута полная безопасность разъезда.

Некоторые авторы облекают эти свои предложения в форму заявки на изобретение. Должны огорчить их. Подобные системы освещения с боковой фарой для предотвращения ослепления были запатентованы еще в пятидесятых годах в ФРГ, Швейцарии, Франции и других европейских странах, но применения так и не нашли. Помешали этому серьезные причины технического, организационного и даже юридического характера. Попробуем разобраться в чем дело.

Предлагаемую боковую фару можно достаточно хорошо отрегулировать для ровного прямого участка дороги. Она станет освещать несколько десятков метров соседней полосы движения и не будет мешать едущим следом. Но такая фара ослепит всякого, кто попытается пойти на обгон (рис. 1). К тому же, если и встречная машина приближается без головного света, а лишь с боковой подсветкой, заметить ее начинающему обгон будет трудно, а после ослепления вполне реальным станет столкновение. Однако каждая дорога кроме прямых участков имеет плавные и более крутые изгибы, повороты, подъемы и уклоны, не бывает идеально ровной и проезжая часть. При таких условиях на всех изгибах и поворотах влево боковая фара будет слепить едущих сзади, а на правых закруглениях ее свет уйдет в сторону, за обочину. И на каждой неровности дороги боковая фара будет из-за колебаний машины на рессорах посылать слепящие вспышки далеко назад. Но самое главное даже не в этом. Если встречный разъезд выполнять только при боковой подсветке с выключенным головным освещением, то пространство между сближающимися машинами останется неосвещенным (рис. 2), а в этой слепой зоне могут находиться люди и различные препятствия, наезд на которые станет неизбежным. Если же разъезжаться при переднем ближнем свете и боковой подсветке, то надобность в последней практически отпадает: в таком случае все ее перечисленные недостатки преобладают над небольшим положительным эффектом.

Кроме всего этого, эксперименты показали, что водитель лучше видит дорогу впереди, когда смотрит на нее по направлению освещения. При одной боковой подсветке поверхность дорожного покрытия по-иному отражает, преломляет и поглощает свет и становится значительно хуже различимой.

Некоторые авторы писем предлагают устанавливать дополнительную фару не на левой, а на правой стороне автомобиля. Луч ее должен быть направлен вперед, освещая правую половину проезжей части и обочину. Левую сторону дороги от этого света будет загораживать кузов машины, поэтому дополнительная правая фара останется невидимой для встречного водителя и не будет слепить его. Вроде бы решение найдено, но опять-таки для идеально прямого участка дороги; на всех изгибах либо такая фара будет слепить встречного, либо ее свет уйдет вправо, за пределы дорожного полотна.

Предлагаются и другие варианты дополнительной подсветки, но все они при ближайшем рассмотрении оказываются неэффективными или даже опасными.

Такова техническая сторона вопроса. Обратимся к его организационной стороне. Предположим, что специалистам удастся сконструировать такую сложную самонаводящуюся систему боковой подсветки, которая не будет ни слепить, ни «терять» дорогу на закруглениях, обеспечит все другие условия безопасного разъезда. Стоимость такой системы окажется весьма высокой, а пользу она может принести только в том случае, если ею будут оборудованы абсолютно все автомобили. Иначе водители машин со стандартными фарами окажутся в более выгодных условиях. Однако одновременное обязательное оборудование всего парка страны системой боковой подсветки было бы настолько дорогим и сложным мероприятием, что практически осуществление его исключено.

Немаловажен и юридический аспект рассматриваемого вопроса. Допустим, что система боковой подсветки принята для всех в обязательном порядке. И предположим, что на вашей машине нарушилась регулировка боковой фары или в ней в самый ответственный момент перегорела лампочка. Тогда встречный водитель некоторое время будет продолжать движение вслепую и может совершить наезд на пешехода, на препятствие. Кто в этом случае станет отвечать за происшествие? Истинный виновник, даже не заметив, что у него не все в порядке с боковой подсветкой, промелькнет мимо, а совершивший наезд окажется без вины виноватым. Такое переложение ответственности на встречных водителей недопустимо по закону.

Итак, предложения с боковой подсветкой оказываются неприемлемыми. А случаи ослепления водителей на ночных дорогах продолжаются. Как же быть?

Специалисты всех автомобильных стран мира продолжают работать над этой проблемой. Одним из значительных результатов работы был переход на так называемую европейскую систему освещения, при которой световой пучок основных фар формируется несимметрично: он далеко освещает правую сторону дороги с обочиной и низко стелется по левой стороне дороги, щадя глаза встречных водителей. В нашей стране фары с таким светораспределением устанавливают сейчас на «жигулях» и «москвичах». Через несколько лет ими будут оснащены все отечественные автомобили.

В ближайшие годы обычные лампы в автомобильных фарах будут заменяться галогенными. В их колбах наряду с инертными газами имеются пары галогена, йода или брома. Величину светового потока и освещенность дороги они дают вдвое большую, причем без повышения слепящего эффекта фар.

Разрабатываются системы автоматического регулирования угла наклона фар во время движения автомобиля. Это улучшит стабильность освещения дороги и сведет к минимуму возможность ослепления.

Начаты работы над трехсветовой системой автомобильного освещения. К имеющимся дальнему и ближнему свету прибавится еще более близкий — «городской». Это будет широкоугольный, симметричный, низко стелющийся пучок, хорошо освещающий всю дорогу с обочинами и исключающий ослепление.

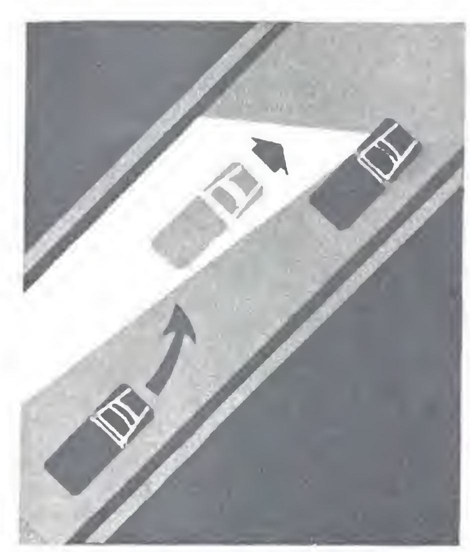


Рис. 1. Боковая фара может легко ослепить водителя, выполняющего обгон, и создать серьезные помехи движению при обгоне.



Рис. 2. На закруглениях дороги боковая фара ослепляет водителей попутных автомобилей, а между встречными автомобилями остается неосвещенная зона.

По-прежнему изучаются перспективы применения поляризованного света, позволяющего навсегда исключить возможность ослепления светом встречных фар. Но стоимость такого переоборудования автомобилей весьма высока, а имеет оно смысл, лишь если на систему поляризованного света будет переведен абсолютно весь транспортный парк. Сложности технического и экономического порядка не позволяют приступить к решению этой задачи в ближайшие годы.

Таковы научные перспективы улучшения световых приборов автомобиля. Будущее обещает много нового, однако это не значит, что существующие системы не позволяют успешно бороться против ослепления. Правильное пользование ими вполне гарантирует безопасность ночной езды. Многое тут зависит от самих водителей.

Прежде всего, нужно развернуть действенную, всеобщую борьбу с хамством на дороге. Некоторые водители, нарушая требования правил движения, при ночных разъездах вообще не считают нужным переключать свет с дальнего на ближний. Чаще всего ведут себя так шоферы тяжелых машин, чувствующие себя неуязвимыми в многотонных махинах. Именно такие нарушения являются основной причиной тяжелых аварий и катастроф ночью. Поэтому о каждом случае, когда водитель не переключил свет, надо сообщать ближайшему посту ГАИ. Дают положительные результаты ночные проверки на дорогах.

Огромное значение для безопасности ночной езды имеет правильная установка фар. Систематические проверки, проводимые у нас в стране и за рубежом, показали, что в 70—80 процентах случаев фары оказываются неправильно отрегулированными. А это значит, что слепить может и ближний свет, а дальний — не обеспечивать достаточной видимости. В процессе эксплуатации наклон фар может изменяться за счет износа шин, степени их накачки, деформации рессор. Поэтому через каждые 10—15 тысяч километров пробега, после переборки рессор или любого другого ремонта, когда может нарушиться регулировка фар, необходимо заново проверять правильность их установки.

Следует помнить, что лишь верно отрегулированные фары обеспечивают максимальное освещение проезжей части. А это очень важно. Зрение водителя приспосабливается к такой высокой яркости освещения, и свет встречных фар на него действует не так ослепляюще, как на человека, всматривавшегося перед этим в тускло освещенную дорогу.

Особенно опасной становится ночная езда в дождливую погоду. При этом видимость ухудшается из-за ярких бликов на мокрой дороге, загрязнения ветрового стекла и рассеивателей фар. Частицы грязи на лобовом стекле светятся при встречных разъездах, и эта вуалирующая яркость снижает контрастность дорожных объектов. Даже при небольшом загрязнении рассеивателей фар заметно снижается освещенность проезжей части, а дальнейшее загрязнение резко сокращает дальность видимости. А поскольку оно происходит постепенно, то водитель все больше напрягает зрение и замечает падение освещенности подчас слишком поздно. Отсюда непреложное правило: на мокрой ночной дороге почаще останавливаться и протирать фары и лобовое стекло.

Ночная езда требует высокой профессиональной культуры, доброжелательности и взаимопонимания водителей. Иными словами, веди себя на дороге так, как хочешь, чтобы по отношению к тебе вели себя другие. Скажем, Правила требуют при встречных разъездах переключать свет с дальнего на ближний не менее чем за 150 метров. Следует ли из этого, что всегда нужно ждать сближения на такую дистанцию? Совсем не обязательно. На прямых участках дорог встречные фары начинают мешать уже на расстоянии 500—800 метров. На дистанции 200—250 метров ослепление начинает заметно возрастать, достигая максимума к 50 метрам. Поэтому можно посоветовать менять световой режим по первому требованию встречного водителя и не ближе чем за 250—300 метров. Взаимная предупредительность на ночных дорогах поможет избежать многих опасностей.

К. ЛЕВИТИН,
кандидат технических наук, заведующий лабораторией НИИавтоприборов

Кто виноват?



В старых городах имеется много настолько узких улиц, что один автомобиль занимает на них практически всю проезжую часть. Нужно ли на таких улочках подавать сигналы маневрирования? Похоже, что они теряют смысл: ведь прямо ли поедет занявший улицу автомобиль или соберется поворачивать, обогнать его все равно невозможно.

И. ДЕМИДОВ
г. Ялта

Одна полоса

У нас, действительно, много улиц и дорог, имеющих по одной полосе для движения в каждом направлении. Двадцать-три десятка лет назад это особых хлопот не доставляло. Автомобилей тогда было меньше, и можно было подолгу ехать прямо по осевой, время от времени принимая вправо, чтобы разминуться с редким встречным. Эта дорожная идиллия безвозвратно ушла в прошлое. На тех же дорогах транспортные потоки возросли в несколько раз, и теперь во избежание аварий приходится скрупулезно выполнять все требования Правил дорожного движения: постоянно видеть и оценивать ситуацию впереди и позади себя, держаться на своей полосе по возможности правее, чтобы не мешать обгонам, заблаговременными сигналами предупреждать о своих маневрах и знать, что эти сигналы поняты и приняты.

Еще сложнее обстановка на дорогах, имеющих всего одну полосу движения. А их тоже немало, таких автомобильных дорог пятой технической категории с шириной всей проезжей части 4,5 метра. Много в старых городах узких улочек, где возможно только однополосное движение. И много на них случается дорожно-транспортных происшествий, вызванных тем, что некоторые водители считают однополосную дорогу однорядной. Такой шофер чувствует себя как машинист на одноколейной железной дороге. Он полагает, что обгонять его нельзя ни слева, ни справа, а поэтому сигналы маневрирования для него — пустая формальность, и, начиная поворот, он даже не взглянет в зеркало заднего вида. Вот к чему это приводит.

Шофер Б. Гулиев из Баку пишет в редакцию журнала, что он был осужден народным судом к шести месяцам исправительно-трудовых работ и одному году лишения водительских прав за то, что, следуя на автомобиле ГАЗ—51 по улице шириной 4 метра, начал на перекрестке левый поворот, не пропустив движущийся сзади в прямом направлении мотоцикл К—750. «Чтобы вам стало ясно, почему я абсолютно не виноват, приведу некоторые пояснения,— пишет Б. Гулиев.— Проезжая часть улицы имеет ширину 4 метра, а это значит, согласно Правилам дорожного движения, что ехать тут можно только в один ряд. Поэтому поворот налево я совершал, зная, что мне никого пропускать не надо. Я видел, что впереди никого нет, а назад мне в данном случае смотреть было незачем. Стало быть, утверждение суда, что я не уступил дорогу мотоциклу и тем якобы нарушил пункт 86 Правил дорожного движения, совершенно беспочвенно, оно является плодом фантазии тех, кому понадобилось навесить ярлык преступника на человека, безупречно проработавшего за рулем 18 лет».

Действительно, много лет провел за рулем Б. Гулиев, но так и не разобрался в Правилах дорожного движения, не научился уважать своих коллег-водителей. Если дорога однополосная (а не однорядная, как пишет автор письма,— таких дорог не бывает), то он на ней ведет себя как единоличный хозяин. А между тем Правила дорожного движения обязательны на всех дорогах, в том числе и на однополосных.

Дорога называется однополосной, но это совсем не значит, что она однорядная, поскольку на одной полосе возможно движение и в два, и в три ряда. Например, на той же дороге, шириной в 4 метра могут разместиться с достаточным интервалом и автомобиль ГАЗ—51 (его ширина 2,2 м) и мотоцикл К—750 (ширина 0,8 м). По ней могут свободно двигаться рядом три мотоцикла. Как уже говорилось, у нас еще много узких дорог и улиц, и только таким образом можно увеличить их пропускную способность. Ведь выпуск автомобилей и мотоциклов значительно опережает темпы строительства и реконструкции дорог, и для новых машин необходимо место на проезжей части.

И второе, особенно важное обстоятельство. Правила дорожного движения следует соблюдать и на очень узкой дороге и на очень широкой. Необходимость посмотреть назад, а это требование Правил водитель Б. Гулиев грубейшим образом нарушил, зависит не от преимущественного права проезда, а от необходимости предотвратить саму возможность дорожно-транспортного происшествия. Ведь у автомобиля того же Гулиева могла перегореть лампочка указателя поворота, а сзади него могло двигаться транспортное средство специального назначения, которое он в любой ситуации обязан был пропустить, прежде чем приступить к выполнению маневра. За ним могли спешить пожарные автомобили или машина скорой помощи, наконец, его могло настигать транспортное средство, у которого отказали тормоза. Посмотреть назад и убедиться в безопасности намеченного маневра — закрепленное Правилами непременное требование водительской этики, выполнять которое Б. Гулиев так и не научился за 18 лет работы за рулем.

С письмом Гулиева перекликается жалоба другого читателя журнала — А. Гисса из Джамбулской области. Следуя по улице с двусторонним движением на автомобиле ЗИЛ-ММЗ—555 и считая эту улицу, как и автор предыдущего письма, однорядной, он начал разворот, не посмотрев назад, не убедившись в безопасности маневра, не пропустив едущий в попутном направлении мотоцикл. В результате, когда он уже двигался поперек проезжей части, в его автомобиль врезался мотоцикл, водитель которого погиб. Виновник катастрофы пишет: «Я считаю, что не должен был его пропускать. Для разворота пространства хватало». Если верить этому утверждению, то ширина проезжей части для движения в одном направлении здесь составляла не менее 8,3 метра, поскольку именно таков минимальный радиус поворота по колее внешнего переднего колеса автомобиля ЗИЛ-ММЗ—555. О каком же тогда однорядном движении может идти речь? Видимо, на этой улице не было разметки на полосы, но ведь пункт 77 Правил дорожного движения как раз и говорит о том, что если на проезжей части нет разметки, то число полос определяется «самим водителем, с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых между ними интервалов».

Теперь обратимся к пункту 86 Правил дорожного движения. Он требует от водителей, чтобы они при перестроениях уступали дорогу транспортным средствам, движущимся попутно в прямом направлении. Требования этого и 88 пункта Правил дорожного движения не выполнили водители автомобилей в обоих рассмотренных случаях.

Итак, напомним еще раз, что однополосная дорога не может считаться однорядной, никаких преимуществ занявший дорогу не имеет, и всякое нарушение Правил может привести здесь к таким же тяжелым последствиям, как и на любой другой дороге.

В. ПЕЧЕРСКИЙ,
старший специалист ВНИИ судебных экспертиз

В статьях «Ведется следствие» журнал рассказал о процессуальных правах водителя, когда он является свидетелем или обвиняемым по делам о дорожно-транспортных происшествиях. А водитель может быть и просто потерпевшим в аварии, случившейся не по его вине. Какие процессуальные права он имеет в таком случае?

Т. ТИШИН

г. Хабаровск

«ЗА РУЛЕМ»

Ведется следствие

Процессуальные права водителя при расследовании дел по дорожно-транспортным происшествиям*

Потерпевший

По советскому уголовно-процессуальному законодательству потерпевшим признается лицо, которому преступлением причинен моральный (например, оскорбление, клевета), физический или имущественный вред.

По делам о нарушениях Правил дорожного движения и эксплуатации автомототранспорта потерпевшими могут быть водители, пассажиры, пешеходы и другие лица, не входящие ни в одну из этих трех категорий, например кондукторы, контролеры, грузчики. Правда, когда речь идет об имущественном вреде, надо оговориться, что водитель выступает как потерпевший, если он в то же время и владелец транспортного средства. Водитель автомобиля, автобуса, троллейбуса, трамвая, являющихся государственной собственностью или принадлежащих общественной организации, в случае повреждения транспортного средства не может быть признан потерпевшим, так как ущерб причинен не ему, а тому предприятию или организации, которым принадлежит машина. Они и выступают в процессе в качестве гражданского истца.

Признание лица потерпевшим в уголовном процессе возможно в том случае, если вред причинен в результате преступления, то есть таких противоправных действий, в частности нарушений правил движения, которые влекут уголовную ответственность. Если же в ходе проверки или расследования будет установлено, что хотя дорожно-транспортное происшествие и случилось, но в действиях водителя нет состава преступления, в возбуждении уголовного дела будет отказано, а начатое дело — прекращено. Лицо, которому причинят вред, будет считаться не потерпевшим, а пострадавшим. Между ним и виновником причинения вреда возникнут гражданские правоотношения. Пострадавший не является процессуальной фигурой, участником уголовного процесса. Чаще всего — это лицо, чьему здоровью, имуществу причинен вред, но он еще не признан потерпевшим. Для того, чтобы пострадавший обрел процессуальные права потерпевшего, необходимо постановление следователя (прокурора).

Статья 136 УПК РСФСР предусматривает, что «при установлении факта причинения преступлением физического или имущественного вреда гражданину следователь (лицо, производящее дознание) по собственной инициативе или на основании заявления этого лица выносит постановление о признании его потерпевшим». Об этом решении следователь уведомляет потерпевшего или его представителя. Затем при явке потерпевшего или при его допросе следователь обязан разъяснить ему его процессуальные права. Закон также обязывает следователя (прокурора, суд), чтобы он обеспечил осуществление этих прав (статья 27 Основ уголовного судопроизводства).

Какие же реальные возможности и права предоставляются потерпевшему для защиты своих интересов?

Прежде всего, как это указано в статье 25 Основ уголовного судопроизводства (ст. 29 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР), лицо, понесшее материальный ущерб от преступления, вправе предъявлять к обвиняемому или к лицам, несущим материальную ответственность за действия обвиняемого, гражданский иск, который рассматривается судом совместно с уголовным делом.

Признанные потерпевшими — водитель, пассажир, пешеход и другие участники дорожно-транспортного происшествия, повлекшего тяжкие последствия,— имеют право в любой момент расследования давать показания по поводу обстоятельств этого события, при которых причинен вред. Потерпевший или его представитель могут представлять доказательства, например назвать свидетеля — очевидца дорожного происшествия, сообщить номер проезжавшей в это время машины, водитель которой может дать свидетельские показания, указать факты, подтверждающие нарушения правил движения другим водителем, предоставить справку о действительном размере ущерба и т. д. Ему предоставлено право заявлять различные ходатайства, например о назначении комиссионной судебно-медицинской экспертизы для определения степени тяжести причиненных телесных повреждений, если имеющееся в деле заключение его не удовлетворяет, или о назначении технической экспертизы для определения возможности восстановления поврежденного мотоцикла, автомобиля и точного исчисления стоимости ущерба, об истребовании различных документов, о проведении очной ставки с обвиняемым для уточнения того или иного обстоятельства. В случае необоснованного, по его мнению, отказа следователя или прокурора в удовлетворении ходатайства, а также принятия какого-либо ущемляющего его интересы решения потерпевший вправе обжаловать эти действия. При наличии конкретных данных, свидетельствующих о заинтересованности в деле эксперта, переводчика, следователя (или лица, производящего дознание), прокурора, потерпевший может заявить кому-либо из них отвод.

После окончания следствия следователь обязан ознакомить потерпевшего со всеми материалами дела. Это позволит ему в случае необходимости заявить ходатайство о дополнении следствия новыми материалами, устранить выявленные при этом пробелы, лучше подготовиться к участию в суде. В случае прекращения уголовного дела потерпевший при несогласии с таким решением имеет право его обжаловать.

Иногда задают вопрос: а каким образом потерпевший узнает о прекращении уголовного дела? Некоторые считают, что следователь обязан выслать им копию постановления на этот счет. Такое требование не основано на законе. В соответствии со статьей 209 УПК РСФСР копию постановления о прекращении уголовного дела следователь обязан направить прокурору, и это понятно, так как прокурор осуществляет надзор за законностью действий следователя, имеет право отменить его решение и поэтому в первую очередь должен знать, каков результат расследования дорожно-транспортного происшествия. Что же касается обвиняемого, потерпевшего, а также лица или учреждения, по заявлениям которых возбуждено уголовное дело, то им следователь обязан направить лишь письменное уведомление об этом, указав со ссылкой на закон основания для такого решения. Постановление следователя о прекращении уголовного дела может быть обжаловано прокурору в течение пяти суток с момента уведомления об этом. Вот один из таких примеров.

Контролер-ревизор Баланин был сбит грузовой машиной и получил тяжкие телесные повреждения. После расследования обстоятельств следователь пришел к выводу, что водитель Бакаев не нарушил правил движения, и вынес постановление о прекращении уголовного дела. Местными органами жалоба потерпевшего Баланина была отклонена. После этого он обратился с жалобой в прокуратуру республики. Изучив материалы дела, здесь пришли к другому мнению. Поскольку наезд на потерпевшего произошел в ненастную погоду, при ограниченной видимости у автобусной остановки, возникли сомнения, правильно ли действовал водитель в сложившихся условиях. Постановление о прекращении уголовного дела отменили, а дело направили для дополнительного расследования с предложением провести повторную автотехническую экспертизу. После дополнительного расследования водитель был привлечен к ответственности и осужден.

Следует уточнить, что потерпевшим считается только тот, кому непосредственно причинен ущерб преступными действиями. Его родственники, хотя косвенным образом они и понесли, в свою очередь, материальный ущерб (например, вследствие уменьшения дохода

---

* Первые статьи — о правах свидетеля, подозреваемого и обвиняемого см. «За рулем», 1975, № 2 и 3.

семьи в результате увечья кормильца), не могут быть признаны потерпевшими.

Только потерпевший сам лично или (если он из-за болезненного состояния не имеет возможности участвовать в процессе, находясь, например, в больнице) через избранного им представителя (которым чаще всего бывает адвокат, юрисконсульт) может защищать свои права и интересы, а тем самым права и интересы косвенно потерпевших близких ему лиц.

Возникает вопрос: как быть, если в результате дорожно-транспортного преступления человек погиб, кто сможет защищать его интересы, требовать возмещения причиненного ущерба?

По закону (статья 53 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР) такие права переходят к его близким родственникам, а ими являются родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дед, бабка, внуки, а также супруг (ст. 34 УПК РСФСР). Подчеркиваем: только в случае гибели потерпевшего защита его интересов переходит к родственникам. И, конечно, не следует думать, что если таких близких родственников несколько человек, то все они будут представителями потерпевшего. Такое право будет признано только за одним из них, на практике обычно за наиболее близким родственником — супругом, кем-либо из детей, родителей.

Потерпевший не только обладает правами. На него возлагаются определенные обязанности. Наиболее важная из них — явиться по вызову следователя, прокурора, суда и дать правдивые показания: сообщить все известное ему по делу и четко ответить на вопросы.

Показания потерпевшего являются такими же доказательствами, как, например, показания свидетеля, подозреваемого, обвиняемого. Поэтому потерпевший не вправе без уважительной причины (скажем, болезни) отказаться от исполнения этого гражданского долга. Его могут пригласить для осмотра места происшествия, транспорта, предметов, вещей, для участия в опознании, для очной ставки, для следственного эксперимента, могут подвергнуть освидетельствованию. Учитывая, что отказ потерпевшего от дачи показаний или дача ложных показаний может затруднить установление истины, законом за это предусматривается уголовная ответственность. Потерпевший также не имеет права без разрешения следователя разглашать данные расследования.

Ну, а как быть, если пострадавший не будет признан потерпевшим, несмотря на полученный им вред? Случается ведь так, что органы следствия, расследовав дорожно-транспортное происшествие, прекращают дело в отношении водителя, совершившего наезд, в связи с неустановлением в его действиях нарушения правил движения. Тогда, как уже говорилось, могут возникнуть только гражданско-правовые отношения. А здесь уже другой принцип ответственности.

Редакция ознакомила меня с письмом, в котором пострадавший ставил вопрос следующего порядка. В результате дорожно-транспортного происшествия он получил телесные повреждения, но потерпевшим признан не был. В отношении водителя, совершившего на него наезд, дело прекратили. А когда пострадавший обратился в народный суд с исковым заявлением, то суд взыскал в его пользу с водителя деньги. Пострадавший удивлен. Как же так? С одной стороны, водитель не виноват, а с другой — суд (уже в гражданском порядке) признал его виновным. Однако никакого противоречия здесь нет, потому что в гражданских правоотношениях принят иной принцип ответственности. Если в уголовном процессе действует презумпция невиновности и лицо, совершившее преступление (в данном случае наезд), считается невиновным до тех пор, пока соответствующие органы в установленном законом порядке не докажут, что это лицо виновно, то в гражданском процессе наоборот. Лицо (организация) признаются виновными, но не в преступлении конечно, а в причинении вреда до тех пор, пока не докажут обратное.

Статья 454 гражданского Кодекса РСФСР указывает, что организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т. п.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, в частности транспортом, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Только в таких случаях они освобождаются от ответственности. Видимо, так объясняется и случай, происшедший с автором письма в редакцию. Признав водителя невиновным в преступлении, суд, рассматривая дело в гражданском порядке, не нашел оснований для освобождения его от гражданской ответственности. Но если автомобиль принадлежит не частному лицу, а организации, то ущерб обязана возместить она.

Л. ЮЖАКОВ,
старший советник юстиции



Неужели в поселке Александровка Кировоградской области, где сделан этот снимок, принят новый принцип организации движения на площадях: не против часовой стрелки, как обычно, а в противоположном направлении? Если верить знаку, то это так. Но тогда водитель этой автоцистерны — откровенный нарушитель Правил дорожного движения. Однако так поступают здесь и все другие водители, причем никто их за такие действия не наказывает. Стало быть, остается предполагать только одно: знак «Круговое движение» изготовлен не по ГОСТу. А это, согласитесь, явный «ляп».

Такое соседство исключающих друг друга дорожных знаков зафиксировано на одном из перекрестков в Белгороде. Но каким же из них руководствоваться? Если одним, то ехать можно только направо, если другим — совсем наоборот. Когда бы каждый из знаков действовал на отдельную полосу движения, все было бы по правилам. А так — просто смех и грех.

Существует ли «аварийный возраст»?

Опубликованная в январском номере «За рулем» статья минского журналиста Г. Круглова «Кому садиться за руль» вызвала целый поток читательских писем. И в этом нет ничего неожиданного: в борьбе с дорожными происшествиями «человеческому» фактору отведено сейчас центральное место, а возникающие в связи с этим вопросы касаются буквально каждого из нас. Автор статьи вынес на обсуждение ряд своих предложений, в частности требование более строгого медицинского, а точнее психофизиологического отбора кандидатов в водители. Можно с ним соглашаться или не соглашаться по отдельным позициям, но нельзя не признать, что затронутая проблема актуальна, сложна и требует пристального внимания специалистов. Читатели, откликнувшиеся на статью, касаются в своих письмах различных сторон и качеств человека, необходимых, на их взгляд, для безаварийного вождения машины. Но ни один из них не обошел вопроса о предлагаемых Г. Кругловым возрастных границах для водителей. Поскольку именно эта часть его статьи вызвала горячую полемику и порой прямо противоположные мнения, мы попросили высказаться по затронутому вопросу специалиста — начальника научно-исследовательской медико-психологической лаборатории безопасности движения Мосстройтранса Э. Б. ЛЕЙБОВА.

Многие, вероятно, смотрели в свое время прекрасный французский фильм «Мужчина и женщина». Помните, как в первых кадрах шестилетний сынишка героя виртуозно водит по пляжу автомобиль, выписывая на песке «фигуры высшего пилотажа». Это всех, конечно, восхищало. Но, скажите, кому бы в голову пришло доверить этому ребенку руль машины в уличном потоке. Сегодня почти во всех странах водительские права выдаются после 18 лет (а кое-где и позже), хотя подростки нередко овладевают техникой вождения гораздо раньше. Почему так? Да потому, что безопасность движения определяется не только техникой вождения. Решающую роль в этом деле играет способность критически осознавать происходящее, самоконтроль, умение управлять своими эмоциями, быть предупредительным и благожелательным к другим участникам движения и т. п. Именно поэтому во всем мире и существуют возрастные границы для получения водительских прав в молодости. Никого это не удивляет и не возмущает. Даже более раннее повзросление молодежи, тот процесс, который охватил сейчас большинство стран и назван ставшим модным словом «акселерация», не дает повода для более ранней выдачи водительских прав. Как выясняется, процесс этот приводит скорее к физической, а не к психологической зрелости.

Многие читатели, возражая против предложения Г. Круглова установить для пожилых водителей предельный возраст, указывают на тот факт, что, по многим данным, в 20—25 лет водители совершают куда больше аварий, чем их коллеги среднего и даже пожилого возраста. Однако эта статистика нуждается в комментариях. На водителей пожилого возраста может приходиться меньше дорожных происшествий и нарушений правил движения потому, что наиболее «аварийные» из них по разным обстоятельствам оставляют руль еще в молодые годы. Это, так сказать, теоретический довод. А вот и практический. В возрасте старше 60 лет профессиональных водителей за рулем очень мало: часто из-за неуверенности в способности продолжать безаварийную работу многие из них меняют профессию до пенсионного возраста. Несколько аварийных ситуаций, из которых невредимым удается выйти физически, но не духовно, — и здравый человек понимает: все, он свое отъездил, и надо искать другую работу.

Теперь непосредственно об аварийности и пожилом возрасте. Эти связи, надо признать, изучены еще крайне мало, так что выходить здесь с какими-то предложениями законодательного характера пока рано. Скорее, следует говорить о направлении исследований и методике сбора материала. При общем взгляде на проблему можно выделить две большие темы для исследований: первая — обеспечение безопасности движения пожилыми водителями (в зависимости от состояния здоровья), получившими «права» еще в молодости; вторая — обеспечение безопасности движения водителями (опять-таки в зависимости от состояния здоровья), получившими впервые водительские удостоверения после 50 лет.

К пожилым водителям, получившим «права» много раньше, отношение повсюду довольно либеральное. Однако в ряде стран к ним предъявляют требование ежегодно проходить медосмотры в специальных медико-психологических лабораториях. С людьми, получившими водительские права впервые после 50 лет, положение иное. Здесь надо сказать, что вождение автомобиля в больших городах и на магистралях с интенсивным движением давно уже перестало быть занятием для души или отдыхом, а превратилось в нелегкую работу. Человеку же в пожилом возрасте в совершенстве освоить новую сложную профессию трудно. В то же время, если в других видах труда такая поздняя смена специальности может обернуться лишь менее высокой производительностью, материальными убытками от невыполнения плана, от брака, то за неумелое вождение расплачиваться приходится порой человеческими жизнями. Видимо, исходя из этого, комиссия по дорожному движению при ООН и приняла решение о введении временных водительских прав для лиц, которые впервые садятся за руль после 50 лет.

Правда, читатели в письмах в качестве контрдовода ссылаются на заметки в прессе о водителях, успешно справляющихся с управлением автомобилем в 70—80 лет и даже в 104 года. Но такие публикации потому и появились, что факты эти уникальны. Ведь никто не удивляется тому, что ездят без аварий тридцати- и сорокалетние водители.

Большая часть писем-протестов против «покушения на возраст» пришла от пожилых водителей. И понятно: предложение автора статьи затрагивает их интересы. Но не забудем и об интересах безопасности движения, а поэтому без лишних эмоций остановимся на некоторых психических процессах, происходящих у человека пожилого возраста.

Одним из наиболее опасных «подводных камней» в поведении пожилого водителя является «гипноз» предшествующей безаварийной езды. Водитель, не совершавший происшествий десятки лет, часто не в состоянии заметить и критически оценить снижение своих способностей. По некоторым данным, у водителей старше 60 лет число дорожных происшествий все-таки увеличивается. Медицина связывает это со сложными процессами увядания и старения человека, вызывающими изменения высшей нервной деятельности, что находит свое выражение в ухудшении восприятия, реакций. К старости страдает память, возникает забывчивость, затрудняется понимание условных символов различной дорожной информации. Такие водители часто не соблюдают порядок очередности проезда, игнорируют сигналы, не принимают меры предосторожности при изменении направления движения и т. д. Далее, у людей в летах вызывают особые трудности дорожные ситуации, решение которых требует находчивости, воображения, изобретательности, использования непосредственного зрительного восприятия или зрительных воспоминаний. А таких ситуаций жизнь и практика движения создают сколько угодно.

Исследования, проведенные учеными в отношении лиц пожилого возраста, не могут на сегодняшний день вооружить нас отработанным инструментом, методом или тестом для безапелляционного решения вопроса «водить или не водить?». Психическая деятельность, связанная с устойчивостью внимания, мыслительными процессами, сложным анализом и синтезом, воспроизведением материала, которым человеку приходилось пользоваться в течение жизни, снижается при старении медленно и постепенно. Поэтому определить общий для всех порог, переступая который надо сдавать «права» в ГАИ, невозможно.

Как же решать тогда проблему, вопрос, вынесенный в заглавие этих заметок? Индивидуальным подходом в каждом отдельном случае, за что ратуют многие читатели журнала, и я с ними здесь полностью согласен. Пожилой водитель должен регулярно обследоваться медиками и психологами, а решение, оставаться ему за рулем или нет, надо принимать с учетом его водительской биографии. Естественно, он должен проходить и более тщательный медосмотр, чем водитель средних лет. Наконец, даже незначительные дорожные происшествия у пожилых водителей должны рассматриваться как повод для направления на специальное медико-психологическое обследование.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Что обозначает прерывистая линия разметки?

край проезжей части	зону стоянки	зону запрещения стоянки
1	2	3

II. Надо ли останавливаться у знака, если мотоциклист уже проедет перекресток?

надо	не обязательно
4	5

III. Можно ли здесь высадить пассажира?

можно	нельзя
6	7

IV. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

мотоцикл и легковой автомобиль автобус	мотоцикл автобус легковой автомобиль
8	9

V. Можно ли развернуться в этом месте?

можно	нельзя	только в дневное время
10	11	12

VI. Можно ли так поставить мотоциклы на стоянку?

можно	нельзя	только на широких дорогах
13	14	15

VII. Может ли водитель автобуса обогнать грузовик?

может	не может	может при скорости грузовика менее 30 км/час
16	17	18

VIII. Кто из водителей нарушил правила остановки?

водитель грузовика	мотоциклист	оба водителя	правила не нарушены
19	20	21	22

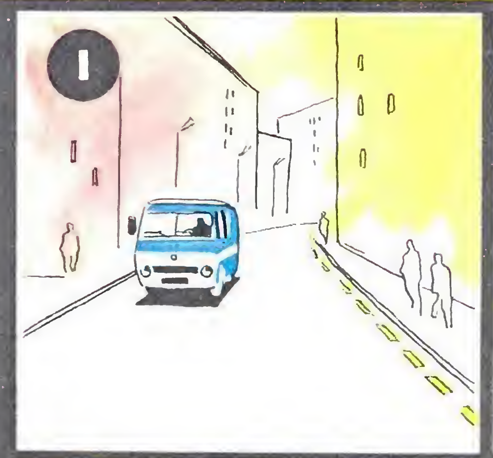
IX. Можно ли эксплуатировать транспортное средство, если с одной стороны не горит указатель поворота?

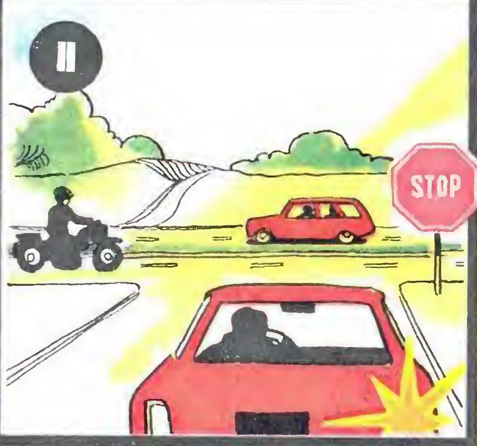
можно	нельзя	можно, если исправен указатель с левой стороны
23	24	25

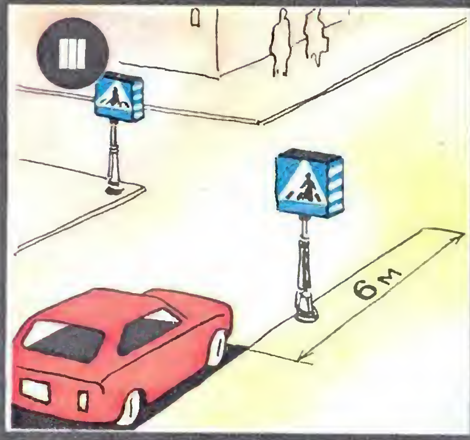
X. Можно ли эксплуатировать транспортное средство без звукового сигнала?

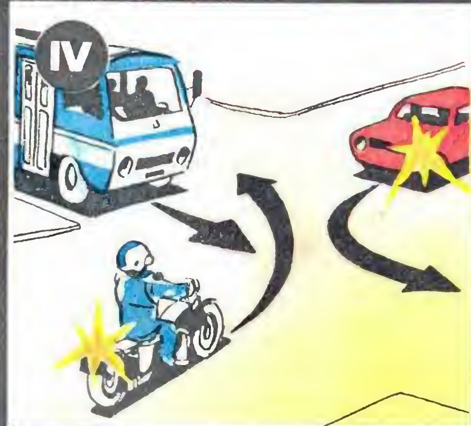
можно	нельзя	только в населенных пунктах
26	27	28

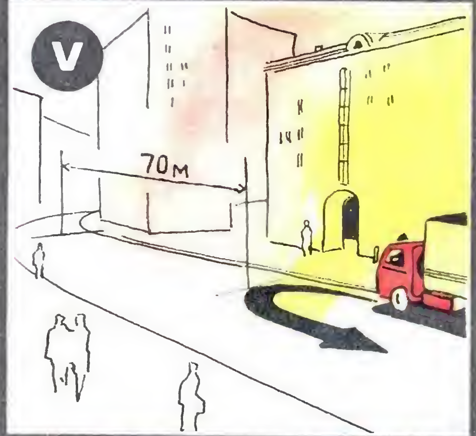
Ответы — на стр. 40

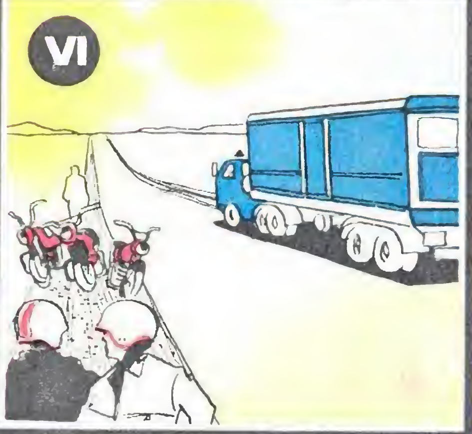


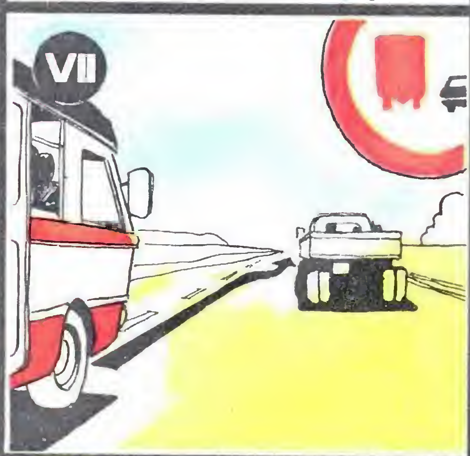


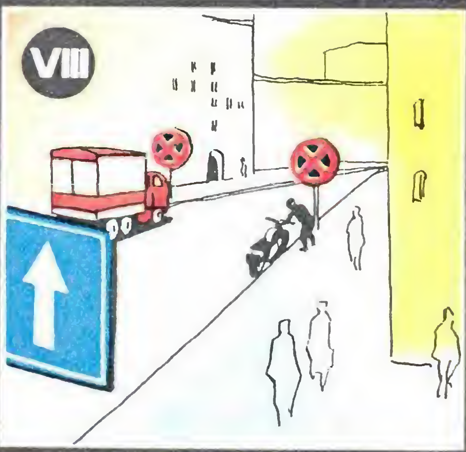












Материалы этого раздела, судя по письмам читателей, вызывают немало вопросов и пожеланий. Э. Казангян из Еревана и А. Филипченко из Гатчины, например, спрашивают, какую модель признали лучшей на последнем конкурсе «Автомобиль года», И. Шевляков из села Воскресенское Ивановской области просит чаще рассказывать о новых грузовиках, а В. Гурьев из Ленинграда интересуется последними машинами завода «Икарус».

Просьб, разумеется, больше, чем места в журнале. Поэтому мы, как правило, показываем под рубрикой «В мире моторов» наиболее интересные модели, агрегаты, узлы, относительно которых редакция получает от читателей наибольшее число запросов.

«ШКОДА» ИЗ ГОРОДА ЯБЛОНЕЦ

Либерецкий автомобильный завод (ЛИАЗ) в г. Яблонец (ЧССР) разработал новое семейство тяжелых грузовиков, предназначенных для магистральных перевозок. Его марка — «Шкода-ЛИАЗ». Базовыми моделями являются седельный тягач «100.45» и бортовой грузовик «100.05». Производство их начато соответственно в конце 1974 года и в нынешнем году.

Обе машины, рассчитанные на эксплуатацию в составе большегрузных автопоездов, оснащены двигателями, которые обеспечивают запас мощности около 8 л. с. на тонну общего веса, а общий вес седельного тягача с трехосным полуприцепом грузоподъемностью 18—20 т составляет 36 т; мощность двигателя — 256 л. с. Бортовая же машина, рассчитанная на 8,8 т груза, может буксировать двухосный прицеп, так что общий вес автопоезда в этом случае составляет 22 т при двигателе мощностью 288 л. с. Максимальная скорость — 92 км/час.

Грузовики «Шкода-ЛИАЗ» оснащены шестицилиндровыми (11 946 см³) дизелями с турбонаддувом (разного давления). На машинах установлены десятиступенчатые коробки передач, усилители привода руля и сцепления, трехкруговые пневматические тормоза, планетарные колесные редукторы, блокируемые дифференциалы. Из конструктивных особенностей, которые мы привыкли встречать

КОРОТКО

● ● ●

Автомобильный завод ИФА в г. Людвигсфельде (ГДР) ведет тесное сотрудничество в производстве автобусов с предприятием «Икарус» (ВНР). С его дизелем на шасси ИФА создана модель «Икарус-211».

● ● ●

Для многодневных мотоциклетных соревнований завод ЯВА (ЧССР) в г. Поважска Быстрица подготовил две спортивные модели классов 75 и 100 см³. Мощность их двигателей составляет соответственно 14,8 и 17,8 л. с., вес — 84 и 86 кг, скорость 97 и 117 км/час. Машины оснащены золотниковым распределением, восьмиступенчатой трансмиссией и дуплексной рамой.

● ● ●

Фирма ФИАТ (Италия) в 1974 году выпустила 1 373 536 легковых и грузовых автомобилей марок «ФИАТ», «Аутобьянки», «ОМ». Из этого количества 45 процентов предназначались для экспортных рынков.

В 1975 году производственная программа объединения ФИАТ включает 54 модели и модификации легковых машин, 212 грузовиков и 30 автобусов марок «ФИАТ», «Лянча», «ОМ», «Аутобьянки» и «Юник».

● ● ●

Концерн «Дженерал Моторс», стремясь приостановить растущий импорт в США автомобилей «Мерседес-Бенц», выпустил на рынок «микро»-«Кадиллак». Эта пятиместная модель («Кадиллак-севилья») весит 1970 кг. Ее длина составляет 5,18 м, а двигатель рабочим объемом 8,2 л развивает мощность 180 л. с.

● ● ●

Французская фирма «Моника» («За рулем», 1974, № 8), выпускавшая легковые автомобили высшего класса, не выдержала конкуренции с марками «Феррари», «Ламборгини», «Ягуар» и ликвидировала производство.

● ● ●

Французское министерство путей сообщения предъявило жесткие требования к фирмам, изготовляющим автомобили типа «багги», поскольку значительная часть этих машин оказалась конструктивно несовершенной и не отвечала требованиям безопасности. Сейчас в стране нескольким фирмам («Мультимако», «Буффало», ЛМ, «Баб-Багги») разрешено строить багги, отвечающие современным требованиям. Остальным пришлось свернуть производство небезопасных машин.

● ● ●

Первый и единственный автомобиль «Порше» (ФРГ) с кузовом из нержавеющей стали, изготовленный в 1967 году, как показали подсчеты специалистов, в производстве обойдется очень дорого. В результате «Порше» с «вечным» кузовом вместо конвейера попал в музей.

СЕМЕЙСТВО «Ц-икс»



«Ситроен-ц-икс-2000».

На машинах французской компании «Ситроен» многочисленные хитроумные приспособления — не редкость. Среди них — гидропневматическая подвеска и устройства, регулирующие направление света фар в двух плоскостях. Фары поворачиваются вместе с колесами, а кроме того, угол их оси по отношению к плоскости дороги остается неизменным при «клевках» и «вздыбливании» кузова в момент торможения или ускорения. Для почти всех «ситроенов» характерна относительно длинная база, обеспечивающая хорошие ездовые качества, каплеобразные кузова, дающие выигрыш в максимальной скорости и в расходе топлива, рулевое колесо с одной спицей, что облегчает наблюдение за приборами и уменьшает возможность травмирования водителя при авариях.

В минувшем году появилась новая серия автомобилей «Ц-икс» («За рулем», 1975, № 4), модели которой ближе по размерам, цене и эксплуатационным расходам к машинам серии «Д» («За рулем», 1968, № 3), чем к серии «Ж» («За рулем», 1970, № 4), но по внешности больше похожи на последние. У «Ситроена-ц-икс» кузов не является несущим — машина оснащена рамой, которая состоит из переднего и заднего подрамников и соединяющих их продольных коробчатых лонжеронов. Кузов прикреплен к раме на мягких подушках в 16 точках. Такая кон-

АВТОМАТИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДАВЛЕНИЕМ

Во Франции фирма «Егер» в сотрудничестве с известным шинным концерном «Мишлен» разработала электронную систему, которая на ходу непрерывно следит за давлением в шинах всех колес автомобиля. По принципу действия она относится к «пассивным» системам, то есть не требует питания током или электрического контакта с каждым из контролируемых колес. Детали ее стойко переносят тряску, большие перепады температур и инерционные нагрузки. На клапанном стержне датчика давления установлен микровыключатель. Он проводами соединен с двумя залитыми резиной катушками, закрепляемыми на ободе подобно балансировочным грузикам. В 10—15 мм от плоскости вращения катушек колеса подвешивается комплект неподвижных катушек.

В схему центрального счетно-решающего устройства входит осциллятор, который передает сигнал на одну из катушек неподвижного комплекта. За каждый оборот колеса при замкнутом положении контактов микровыключателя спаренные катушки устанавливают индуктивную электрическую связь между «передающей» и «приемной» катушками неподвижного комплекта. В этот момент сигнал проходит обратно в счетно-решающее устройство, где поступает в электронный счетчик, переводящий селекторный переключатель на другой канал. Таким образом происходит последовательный «опрос» датчиков всех колес. Когда давление внутри одной из шин падает ниже безопасной нормы, контакты соответствующего микровыключателя разъединяются, и цепь катушек этого колеса размыкается. Теперь посылаемый сигнал не может пройти между катушками неподвижного комплекта на возврат к счетчику. Нарушение регулярной последовательности воспринимаемых сигналов приводит к загоранию сигнальной лампочки.

Схема обеспечивает самоконтроль исправности системы: при включении зажигания сигнальная лампочка сначала вспыхивает, а затем гаснет, если схема функционирует правильно. В случае поломки микровыключателя или обрыва проводки во время движения подается предупреждающий сигнал.

Комплект деталей для одного колеса весит 57 г. Чувствительность по давлению составляет 0,3—0,4 кг/см².



главным образом на легковых машинах, надо отметить стабилизаторы поперечной устойчивости в подвеске, ремни безопасности, мягкую обивку панели приборов.

Новые грузовики «Шкода-ЛИАЗ» уже появились на международных маршрутах Европы.

Бортовой грузовик «Шкода-ЛИАЗ-100.05».



Седельный тягач «Шкода-ЛИАЗ-100.45».

струкция уменьшает шум в салоне и лучше защищает людей при авариях, так как рама поглощает часть энергии удара.

Двигатели для новых машин мало отличаются от тех, что стоят на автомобилях серии «Д». Выпускать новый двигатель «Ситроен» не решился, учитывая неустойчивую экономическую ситуацию на автомобильных рынках Запада. Поэтому пришлось реконструировать существующий для расположения его поперек (впереди ведущих колес).

Через четырехступенчатую коробку передач, которая прикреплена к двигателю с левой стороны, крутящий момент передается на главную передачу и дифференциал. Левая и правая полуоси сделаны одинаковыми, а поскольку главная передача смещена от продольной оси машины влево, то понадобился промежуточный вал с опорой на картере двигателя.

Передние тормоза установлены в колесах, так как для традиционно «ситроеновского» их расположения у картера главной передачи не было места. Несмотря на уменьшенный размер колес (14 дюймов), удалось использовать дисковые тормоза диаметром 260 мм спереди и 235 мм сзади. Передние диски сделаны вентилируемыми — для лучшего охлаждения в их толще выполнены каналы. Разумеется, у новых «ситроенов» семейства «Ц» независимая гидропневматическая подвеска всех колес.

Параметры	«Ц-икс-2000»	«Ц-икс-2000» (экономичный)	«Ц-икс-2200»
Рабочий объем, см³	1985	1985	2175
Степень сжатия	9,0	9,0	9,0
Мощность, л. с.	102	102	112
Число об/мин	5500	5500	5500
Передаточное число главной передачи	4,77	4,35	4,58
Вес в снаряженном состоянии, кг	1265	1265	1280
Скорость, км/час	175	165	180
Расход топлива, л/100 км	10,5	9,5	10,0
Время разгона с места до 100 км/час, сек.	13,1	13,3	11,7

Реечный рулевой механизм устанавливается в двух вариантах: «медленный», обеспечивающий 4,5 оборота от упора до упора, или «быстрый» — от модели «СМ» с изменяющимися в зависимости от скорости серводействием и чувствительностью. Этот рулевой механизм требует только 2,5 оборота от упора по упора.

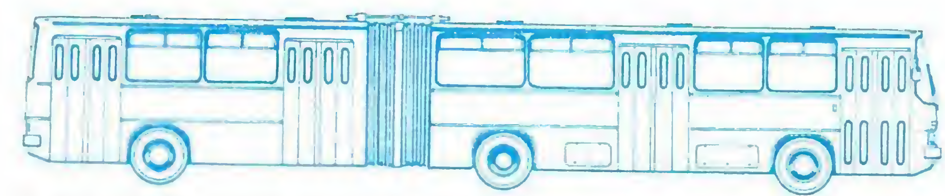
По использованию пространства и аэродинамике кузов «Ситроен-ц-икс» может служить эталоном. Плоское днище, каплевидный силуэт с резко наклонным ветровым стеклом, тщательность проработки мелких деталей, таких, как уплотнения стекол, ручки дверей, — все это позволило довести коэффициент сопротивления воздуха до 0,30. Новинкой для автомобилей такого класса является единственный «дворник» на ветровом стекле (такие «дворники» использовали до сих пор только на сверхскоростных автомобилях, например на «Феррари ББ»).

«Ситроен-ц-икс» выпускается в трех модификациях. Все они имеют одинаковые габариты (длина — 4597 мм, ширина — 1727 мм, высота — 1360 мм) и базу (2845 мм). Остальные параметры машин приведены в таблице.

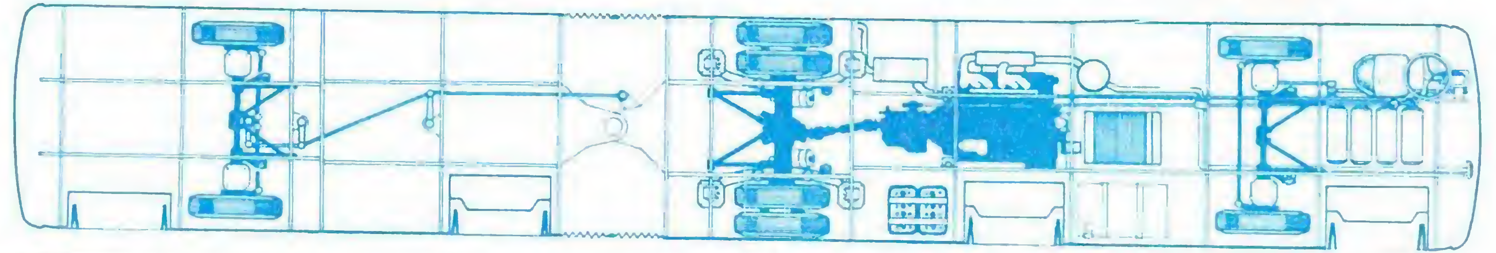
На традиционном конкурсе «Автомобиль года», проводимом голландским журналом «Ауто-Визи», «Ситроен-ц-икс» признан наилучшим за 1974-й год.

«ИКАРУС-280»

Среди широкого многообразия машин, выпускаемых сегодня заводом «Икарус» (ВНР), выделяется сочлененный городской автобус модели «280». В его салоне четыре двери, 41 место для сидения, а общая вместимость 200 человек. Машина оснащена расположенным под полом кузова горизонтальным шестицилиндровым дизелем (10 349 см³, 192 л. с. при 2100 об/мин), двухступенчатой гидромеханической трансмиссией (или пятиступенчатой коробкой передач обычного типа), пневматической подвеской всех колес, гидроусилителем в рулевой системе. У нее несущий кузов каркасного типа. Колеса первой и третьей осей сделаны управляемыми.



«Икарус-280» весит 12,2 тонны (без нагрузки), имеет в длину 16,5 метра и может развивать скорость 63 км/час. Эта же модель выпускается и в пригородном варианте (две двери, 69 мест для сидения, скорость 76 км/час).



ОДИННАДЦАТЬ

Знакомство с предварительными итогами анкеты, опубликованной в апрельском номере журнала, с многочисленными письмами, присланными с анкетой, показало, что в последние годы резко возрос интерес читателей «За рулем» к автомобильному и мотоциклетному спорту. Идя навстречу их пожеланиям, мы с этого номера начинаем подробное освещение финальных соревнований VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы. В ее программе одиннадцать решающих поединков мастеров автомобильных и мотоциклетных видов спорта. Итак, вводим заголовок **«ОДИННАДЦАТЬ ФИНАЛОВ»**. На этих страницах речь идет о первых из них.



Первый круг. Фото В. Егорова

МОТОКРОСС

Знаменитая трасса в окрестностях Кишинева помнит немало мотоциклетных стартов. Здесь проходили этапы личных и командных чемпионатов мира, многочисленные всесоюзные соревнования. Но такое крупное по своему масштабу событие местные любители спорта наблюдали, пожалуй, впервые. В Кишинев прибыло более двухсот лучших кроссменов страны — посланцы всех союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. В каждом из тринадцати заездов, проведенных за два дня, участвовало 40—45 гонщиков — пожалуй, это рекордное число для наших всесоюзных кроссов.

Финальным стартам предшествовали показательные выступления парашютистов, парад спортсменов и, конечно, музыка и цветы — цветы участникам, тренерам, гостям соревнований. А затем представители всех спортивных делегаций возложили цветы к мемориальному комплексу, воздвигнутому в честь советских воинов, отдавших жизнь за освобождение Молдавии.

Еще до начала финалов можно было предполагать, что соперничество команд и гонщиков будет острым и бескомпромиссным. Но действительность превзошла все ожидания. Чуть ли не в каждом заезде победители определялись буквально на последних метрах дистанции. А после финиша одни тренеры радостно вскидывали руки вверх, приветствуя своего удачливого воспитанника, другие сокрушенно хватались за голову и понуро шли в закрытый парк, чтобы по душам поговорить с тем, кто подвел команду, не оправдал надежд.

Немало горьких слов, вероятно, выслушал в свой адрес молодой армейский гонщик из Москвы Анатолий Овчинников. Заявленный в классе 175 см³ как командный, зачетный участник, он, казалось, принесет в копилку своего коллектива максимум очков. И действительно, Анатолий выглядел явно предпочтительней всех остальных претендентов. Тем не менее, он преподал наглядный урок, как можно проиграть беспроигрышную гонку. Имея за два круга до финиша огромный запас прочности — отрыв более чем в 30 секунд от ближайшего преследователя, Овчинников, однако, продолжал с таким рвением наращивать темп, что в итоге разбил заднее колесо и закончил дистанцию лишь седьмым. В третьем заезде, выиграв старт и сразу же далеко уйдя от остальных участников, он снова увлекся и вылетел на повороте за пределы трассы. Потом была погоня, столь же мужественная и упорная, сколь и бесплодная. И всеми этими ошибками молодого и безусловно талантливого, но неопытного гонщика умело воспользовался ленинградец Павел Рулев. Он и стал первым лауреатом Спартакиады и одновременно чемпионом страны.

Видимо, нелицеприятный разговор подействовал на Овчинникова. На следующий день, уже в заездах на машинах 250 см³, он не рвался вперед без оглядки и в упорной борьбе с тем же Рулевым и очень опытным гонщиком из команды Украины Владимиром Кавиновым взял реванш. Правда, для Анатолия это была чисто престижная гонка, поскольку в классе 250 см³ он выступал «личником». Рулев же, занявший второе место, принес своей команде весомые 70 очков.

Ох, уж эти очки. Сколько подсчетов, сколько разборов различных вариантов в распределении командных мест было сделано тренерами за эти два дня. А финиш каждого заезда вносил поправки в, казалось, совершенно верные прогнозы. После выступления мужчин на машинах классов 175 и 350 см³ лидером стал коллектив Молдавии: трое его участников оказались в шестерках сильнейших. Но всерьез этот успех не воспринимали, поскольку у хозяев трассы не было сильного состава в кубатурах 250 и 500 см³. И именно эти классы были коньком команд Российской Федерации, Ленинграда и Москвы. Ожесточенная схватка закончилась боевой ничьей: после завершения всей программы соревнований гонщики России и москвичи набрали одинаковую сумму очков — 625. Судейской коллегии пришлось прибегнуть к подсчету личных призовых мест, завоеванных гонщиками обеих команд. И здесь чаша весов склонилась в пользу коллектива РСФСР, за который выступали победители и призеры республиканской Спартакиады.

ФИНАЛОВ

Несмотря на обилие сюрпризов, в конечном итоге никаких неожиданностей в распределении призовых мест во всех классах не произошло. Главные награды получили гонщики, либо состоящие в рядах сборной команды сейчас, либо являвшиеся таковыми в недавнем прошлом. Вообще-то в этом нет ничего удивительного: все они тренируются или тренировались у лучших специалистов (сказывается хорошая школа), имеют больше возможности выступать с сильными соперниками. Однако это постоянство должно насторожить тренеров. В данном случае оно не признак силы (об этом говорят скромные результаты советских гонщиков на этапах нынешних чемпионатов мира), а скорее свидетельство застоя, малого резерва талантов. Можно, конечно, аплодировать спортивному долголетию Виктора Арбекова, Вячеслава Краснощекова, Евгения Петушкова, других ветеранов, оказавшихся и на этот раз в первых рядах. Но все-таки их результаты — скорее упрек молодым гонщикам и большому отряду тренеров.

В этом смысле несколько обнадеживающими выглядят результаты Юрия Адамянца и Владимира Марова (РСФСР), Николая Злобина (Молдавия), В. Галусташвили (Грузия), В. Мешалкина (Москва), попавших в шестерки сильнейших. Перечень, как видим, небольшой. Вот почему с такой надеждой тренеры, специалисты мотоспорта следили за заездами юношей в классе 175 см³ — завтрашним днем нашего кросса. Здесь сразу же бросалось в глаза различие в уровне подготовки юных гонщиков. Добрая треть участников с трудом справлялась со сложной трассой. И все-таки, думается, смотрины не прошли впустую. Несколько ребят — Александр Харитонов (Ленинград), Николай Чванов (Грузия), Александр Чернобылов (РСФСР) и Петр Изотов (Молдавия) уже обладают собственным почерком езды, тактически грамотно распределяют силы. Вероятно, уже в ближайшем будущем мы не раз услышим эти фамилии.

Б. ЛОГИНОВ

г. Кишинев

Результаты финала VI Спартакиады народов СССР (в классах 175 и 350 см³ с параллельным зачетом чемпионата страны)

Личный зачет. Класс 175 см³. Юноши: 1. А. Харитонов (Ленинград); 2. Н. Чванов (Грузинская ССР); 3. А. Чернобылов (РСФСР); 4. П. Изотов (Молдавская ССР); 5. В. Федосеев (Ленинград); 6. А. Листов (Москва). **Класс 175 см³. Мужчины.** 1. П. Рулев (Ленинград); 2. Ю. Егоров (РСФСР); 3. А. Овчинников (Москва); 4. Е. Петушков (Молдавская ССР); 5. В. Маров (РСФСР); 6. В. Галусташвили (Грузинская ССР). **Класс 250 см³:** А. Овчинников; 2. П. Рулев; 3. В. Кавинов (Украинская ССР); 4. Ю. Адамянц (РСФСР); 5. А. Ефимов (Москва); 6. Ю. Семко (Украинская ССР). **Класс 350 см³:** 1. С. Набиулин (Молдавская ССР); 2. В. Худяков (Ленинград); 3. В. Арбеков (Москва); 4. В. Бобыгло (Молдавская ССР); 5. В. Краснощеков (Украинская ССР); 6. Н. Злобин (Молдавская ССР). **Класс 500 см³:** 1. В. Худяков; 2. В. Корнеев (РСФСР); 3. Н. Ефимов (Москва); 4. А. Грайф (РСФСР); 5. С. Опатович (Ленинград); 6. В. Мешалкин (Москва).

Командный зачет: 1. РСФСР — 625 очков; 2. Москва — 625; 3. Ленинград — 590; 4. Грузинская ССР — 584; 5. Молдавская ССР — 575; 6. Латвийская ССР — 520 очков.

Результаты чемпионата СССР (по трем этапам — Тбилиси, Рустави, Кишинев)

Класс 250 см³: 1. В. Кавинов (Украинская ССР); 2. П. Рулев (Ленинград); 3. Ю. Худяков (Москва). **Класс 500 см³:** 1. Н. Ефимов (Москва); 2. В. Худяков (Ленинград); 3. А. Бочков (Ленинград).

МОТОЦИКЛЕТНОЕ МНОГОБОРЬЕ

Наверное, ни один вид военно-прикладных соревнований не удостаивался в последние годы такого количества критических замечаний, как мотоциклетное многоборье. Нарекания вызывали плохая организация, нечеткое судейство, разметка трассы и многое другое, связанное с устройством и проведением этих очень сложных состязаний. Не был исключением и финал V Всесоюзной спартакиады, состоявшийся пять лет назад в Алма-Ате. Тогда из-за неурядиц соревнования оказались даже под угрозой срыва.

И вот снова Алма-Ата. Снова финальная встреча сильнейших многоборцев, но на этот раз по программе VI летней Спартакиады народов СССР. Сразу отметим: организация соревнований была, без преувеличения, идеальной. Таково мнение всех — участников, тренеров, гостей. Начать с того, что спортсмены были размещены в прекрасном общежитии на территории Казахского института земледелия. К их услугам столовая, клуб, где каждый день демонстрировались фильмы, устраивались вечера дружбы, концерты. И еще одно новшество — пресс-центр выпускал специальные бюллетени, фотогазету, в которых сообщались последние новости, поступавшие с трассы.

Торжественное открытие соревнований состоялось на одной из центральных площадей столицы Казахстана. Участников, представлявших пятнадцать союзных республик и город Москву, приветствовал председатель оргкомитета — председатель Алма-Атинского облисполкома С. Елагин. Красочная колонна спортсменов проехала по улицам города, а затем направилась к Вечному огню возле памятника героям-панфиловцам. Здесь были возложены венки и цветы.

А рано утром на следующий день отправились на трассу первые из 130 участников. Вся пятидневная дистанция превысила 1400 километров. Помимо дорожных испытаний (точного прохождения дистанции с отметками на контрольных пунктах времени) спортсмены должны были помериться силами в стрельбе, гранатометании, двух скоростных подъемах, ускорениях на шоссе и в двух кроссах.

По итогам первых трех дней выводились командные результаты, а претенденты на медали в личном первенстве стартовали еще дважды.

Борьбу осложняла не только жара, стоявшая в эти дни в Казахстане, но и густая пыль — она плотной завесой окутала трассу, и порой с трудом можно было найти разметку, показывающую направление движения. Однако саму трассу сверхсложной назвать нельзя. Пожалуй, лишь два этапа — третьего и четвертого дней были по-настоящему трудными. В этих условиях акцент как в командной борьбе, так и в личном соперничестве переместился на «допы» — дополнительные испытания (кроссы, стрельба, гранатометание и др.).

После первого дня лидерство захватили гонщики Латвии, Эстонии, Российской Федерации и Узбекистана. К сожалению, почти сразу же всяких надежд на успех лишилась сильная команда Украины — многократная победительница всесоюзных чемпионатов. Один из ее членов — Е. Королев из-за неисправности мотоцикла вынужден был сойти с трассы, а это стало увеличивать груз штрафных очков каждый день на 100. Вскоре такая же участь постигла москвичей: по той же причине прекратил гонку ветеран мотоциклетных соревнований заслуженный мастер спорта В. Пылаев.

Несмотря на плотность результатов в лидирующей группе, положению гонщиков из Прибалтики ничего не угрожало. И кто знает, как распределились бы в итоге места, если бы не одно происшествие. Дело в том, что у главного судьи соревнований В. Великова и членов технической комиссии, наблюдавших скоростные испытания, возник вопрос: а не используют ли в классе мотоциклов 175 см³ кроссовые, более мощные 125-кубовые ЧЗ, большую партию которых поставило спортивным организациям чехословацкое внешнеторговое объединение «Мотоков». Тщательная проверка после второго дня соревнований привела к тому, что семь участников из-за нарушения Положения оказались в роли зрителей. Больше всего пострадали команды Латвии, Литвы и Эстонии, которые сразу же откатились во второй десяток. После этого события лидерами стали спортсмены РСФСР, за ними вплотную шли представители Казахстана и Грузии.

Вот как может обернуться нечеткое обращение с Правилами соревнований, несоблюдение их формулировок. Незнание может служить лишь объяснением, не оправданием. А спортивные судьи, честь им и хвала, строго руководствовались спортивным законом.

Острейшая борьба закончилась буквально на финише драматически для команды Российской Федерации. Опоздание на пункт КВ одного из юношей (неисправность машины) лишило ее, казалось, уже верной победы. С лучшим результатом финишировали хозяева трассы.

Не менее интересно развивались события за первенство в личном зачете. Достаточно сказать, что судьба первых мест в классах 175 и 250 см³ решилась в заключительном мотокроссе — случай, крайне редкий в соревнованиях всесоюзного масштаба. В группе 250-кубовых мотоциклов победу праздновал Г. Шулик (РСФСР), который после нескольких неудачных для него сезонов вернул себе звание сильнейшего в стране. Вторым здесь был дебютант столь крупных соревнований студент Московского института физической культуры И. Артюх. Любопытно распределились места в классе 350 см³. Успех литовского гонщика Э. Рамонаса, конечно, никого не удивил — это его уже третья подряд золотая медаль. А рядом с ним на пьедестал почета поднялся ветеран С. Чирцев (РСФСР). Вместе они стояли на пьедестале предыдущей, пятой Спартакиады по военно-техническим видам спорта.

Уже говорилось об отличной организации финальных соревнований. На высоте оказались и участники-многоборцы. Все мотоциклы были хорошо подготовлены. Ну а сходы, какая же многодневка обходится без них? Все это вместе взятое сделали старты в Алма-Ате заметным событием в спортивной жизни.

Ю. ИВАНОВ,
мастер спорта

г. Алма-Ата

Результаты финала VI летней Спартакиады народов СССР по мотомногоборью и чемпионата страны.

Личный зачет. Юноши. Класс 175 см³: 1. Е. Узаскин (Украинская ССР); 2. В. Фисенко (РСФСР); 3. Бриедис-Вейденбергс (Латвийская ССР); 4. В. Балахонов (Узбекская ССР); 5. А. Лагутенко (Белорусская ССР); 6. С. Попеня (Украинская ССР). **Мужчины.** Класс 125 см³: 1. В. Пронин (РСФСР); 2. А. Хлебников; 3. В. Коробов (оба — Москва); 4. В. Терещенко (Молдавская ССР); 5. Л. Макарян (Армянская ССР). Класс 175 см³: 1. Я. Энглитис (Латвийская ССР); 2. Ю. Манчинский (РСФСР); 3. Ю. Богодаров (Москва); 4. А. Братищенко (Узбекская ССР); 5. А. Козлов (Москва); 6. Э. Писарчик (Белорусская ССР). Класс 250 см³: 1. Г. Шулик (РСФСР); 2. И. Артюх (Москва); 3. Г. Антипов (Казахская ССР); 4. В. Сидоренко; 5. Н. Критин (оба — Украинская ССР); 6. А. Озоле (Латвийская ССР). Класс 350 см³: 1. Э. Рамонас (Литовская ССР); 2. В. Брунис (Латвийская ССР); 3. С. Чирцев (РСФСР); 4. В. Антонишин; 5. В. Берестовой (оба — Казахская ССР); 6. А. Угольник (Белорусская ССР).

Командный зачет: 1. Казахская ССР; 2. РСФСР; 3. Грузинская ССР; 4. Белорусская ССР; 5. Киргизская ССР; 6. Узбекская ССР.





ИЖЕВСК. ЦЕНТРАЛЬНАЯ

VII ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ШКОЛЬНИКОВ-АВТОМОБИЛИСТОВ НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ». Жаркий, очень жаркий воскресный день. Нам казалось, что все, кто только сможет, устремятся в окрестные леса, на берега большого озера в поисках прохлады и тишины. Мы ошиблись. Мы просто плохо знали ижевцев. Едва только раздались звуки оркестра и послышались команды судьи при участниках мастера спорта Балобанова, как на главную площадь столицы Удмуртии стал стекаться народ. Нет, это были не случайные люди, которых привлекла маршевая музыка. Это были знатоки автодела, истинные ценители автоспорта. И то, что здесь выступали спортсмены-школьники, а не прославленные гонщики, не снизило их интереса.

Внешне водительская программа этих состязаний не очень эмоциональна — в автоэстафете и скоростном маневрировании стартовали по одному. Но это только внешне, так сказать, для непосвященных. Для тех же, кто водит машины, кто их строит, бывает на соревнованиях, все происходящее здесь захватывает, волнует. И потому каждый старт, каждый успех или неудача отзывается на площади гулом одобрения или вздохом огорчения. Как и на всяких соревнованиях, здесь есть свои лидеры. Это саратовцы, москвичи, ростовчане, ленинградцы. Есть и аутсайдеры. Но общий уровень водительского мастерства у ребят выше всяких похвал.





Об этом говорит нам и присутствующий на соревнованиях мастер спорта Александр Окулич — один из сильнейших раллистов. Мы беседуем после выступления ребят из Саратова — воспитанников детской автомобильной дороги: «Просто не верится, что за рулем школьники. Впечатление, словно ты на соревнованиях, где участники — водители с большим стажем, много раз стартовавшие в многоборье. Работа рулем, тормозами, глазомер, чувство машины — ни к чему не придерешься. Смотреть на такую езду одно наслаждение».

Состязания на Центральной площади Ижевска смотрят не только те, кто пришел сюда. Смотрит вся Удмуртия. Местное телевидение уже второй час ведет прямую трансляцию. Телекамеры следуют за юными спортсменами, и можно разглядеть их лица на трассе — спокойные и взволнованные, радостные и огорченные. Временами на экранах, крупным планом появляются лица взрослых. Ведущий представляет их: бывшая военная мотоциклистка-разведчица Е. Данилюк-Нерода (она приехала из Москвы в гости к друзьям и, конечно же, захотела увидеть соревнования школьников), начальник Госавтоинспекции Удмуртии В. Красноперов, главный конструктор ижевского автозавода В. Абрамян. Каждый из них делится впечатлениями, говорит о том ценном, что несут с собой соревнования школьников-автомобилистов. А это и воспитание любви к автомобилю и автоспорту, и знание правил движения, и умение стрелять, то есть то, что нужно для воинской службы, для труда на благо Родины.

Как и обычно в последние годы, представительство на Всесоюзных соревнованиях очень широкое — 16 команд. Но, сказав только это, мы не раскроем главного. А оно заключается в том, что в Ижевск съехались не просто команды республик и городов, а еще и победители республиканских соревнований России, Белоруссии, Литвы, Казахстана, Москвы. Это отрадно и закономерно. Соревнования, началом которых послужила матчевая встреча юных водителей Моск-

Все это было на Центральной площади Ижевска: трасса для состязаний водителей, машины, строгие судьи, болельщики, репортеры и победители соревнований (здесь вы видите москвича Сергея Кушнарева).

Фото В. Ширшова

ПЛОЩАДЬ



вы и Ленинграда в 1966 году на призы нашего журнала, вылились в состязания подлинно массовые, охватывающие тысячи ребят. Они начинаются в школах, на станциях юных техников, во Дворцах пионеров и школьников, на детских автомобильных дорогах, продолжаются в городах, областях и республиках и финишируют как всесоюзные. Может быть, еще не везде и не всегда есть эта стройная цепочка, но она будет, потому что с 1976 года к участию во Всесоюзных соревнованиях будут, очевидно, допускать только победителей республиканских финалов.

А теперь представляем тех, кто стал в Ижевске обладателями кубков и наград, кто завоевал переходящие и личные призы и был удостоен жетонов победителей Спартакиады.

Командный зачет: 1. Саратов (детская автомобильная дорога); 2. Москва (Дворец пионеров и школьников); 3. Ростов (детская автомобильная дорога). Переходящие кубки ЦК ВЛКСМ, Министерства просвещения СССР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР за лучшие результаты в автоэстафете, стрельбе и скоростном маневрировании завоевала команда г. Саратова, переходящий кубок Министерства автомобильного транспорта БССР за лучшие результаты в конкурсе знатоков Правил дорожного движения — Казахская ССР.

Личный зачет. Юноши: 1. С. Кушнарев (Москва); 2. А. Федоров (Саратов); 3. М. Стребков (Ростов-на-Дону). Девушки: 1. Т. Митюрина (Саратов); 2. Е. Кучерявенко (Ленинград); 3. Н. Левшук (Московская область).

Бригада «За рулем»

Редколлегия и редакция журнала «За рулем» благодарят партийные и советские органы Удмуртии, организационный комитет соревнований, Министерство просвещения, обкомы ДОСААФ и ВЛКСМ, ГАИ, дирекцию ижевского автомобильного завода, транспортное управление за их большой вклад в подготовку и проведение соревнований, за то внимание и заботу, которыми были окружены юные спортсмены во время их пребывания в Ижевске.

НАДЕЖДЫ СБЫВАЮТСЯ

Успех советских картингистов на московском этапе Кубка дружбы

Последний раз это было в 1969 году. На московском этапе розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран по картингу советские спортсмены заняли первое место и в командном и в личном зачетах. А потом наступили перемены. На сцену вышли картингисты ЧССР, располагавшие самыми мощными двигателями, и скоро стали твердыми лидерами. Советская команда переживала период смены поколений, перехода на новую технику (карты, моторы, шины), перестройки в подготовке спортсменов. Нашим картингистам пришлось заново прокладывать себе путь наверх. Процесс этот был нелегким и долгим. Вначале пятое место Рябчикова на курском этапе в 1973 году, затем второе место, завоеванное им же в прошлом году в Москве, вторые места в командном зачете, которых спортсмены сборной добивались все увереннее.

Первый этап розыгрыша Кубка 1975 года, проходивший в ГДР, на традиционной трассе небольшого городка Лоза, по существу явился повторением прошлого. Плацдармом для наступления стал в этом году московский этап. В сборной СССР наряду с обстрелянными М. Рябчиковым, А. Таскиным, Р. Акоповым, М. Густешовым, А. Мирзояном появился новобранец — 19-летний Петр Бушланов из Магнитогорска. Год назад он добился первого успеха — стал призером чемпионата СССР. Уже тогда Бушланов обратил на себя внимание тренеров хладнокровием, напористостью, собственной манерой прохождения поворотов. Юрий Ставровский, сам в прошлом картингист, знающий инженер и опытный механик, во время тренировок перед московским этапом обратил внимание представителей прессы на молодого гонщика. Тренер нашей сборной команды по картингу был прав — Бушланов накануне старта показал третий результат.

Постоянная забота Ставровского об омоложении команды приносит свои плоды. Сейчас сборная СССР — самая молодая среди команд, оспаривающих Кубок. Но дело не только в возрасте, а в систематической работе с картингистами, филигранной подготовке моторов (сейчас двигатели ЧЗ-981 нашей команды развивают мощность около 22 л. с.) и самих картов. Команда отлично экипирована.

Шесть жарких заездов на трассе, проложенной около стадиона в Лужниках, показали, что наша сборная по картингу созрела для борьбы за первое место. Успех в Москве, надо думать, лишь начало. Тот факт, что Рябчиков в упорной борьбе победил в третьем заезде Дыкаста, а в пятом Павла Кыселы, что Бушланов дважды, в четвертом и шестом заездах прорвался на второе место, а Мирзоян выиграл четвертый заезд, вселяют надежду. В итоге — первые места в личном (М. Рябчиков) и в командном зачетах. А впереди еще четыре этапа.

Л. ШУГУРОВ

Результаты соревнований

I этап (ГДР, г. Лоза). Личный зачет: 1. П. Кыселы; 2. 3. Кыселы (оба — ЧССР); 3. К. Хентшель (ГДР); 4. М. Рябчиков (СССР); 5. Я. Писториус (ЧССР); 6. А. Таскин (СССР)... 9. М. Густешов (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. ПНР; 6. НРБ.

II этап (СССР, г. Москва). Личный зачет: 1. Рябчиков; 2. Ф. Дыкаст (ЧССР); 3. П. Кыселы; 4. П. Бушланов (СССР); 5. 3. Кыселы; 6. А. Мирзоян (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

Сумма очков после двух этапов. Личный зачет: П. Кыселы — 4; 3. Кыселы — 10; Рябчиков — 11; Хентшель — 20; Густешов — 25; Дыкаст — 31. **Командный зачет:** ЧССР — 124; СССР — 144; ГДР — 262; ПНР — 288; ВНР — 321; НРБ — 443.

ТРИ ХРУСТАЛЬНЫХ КУБКА

Командная победа советских автогонщиков в «Рейде польском»

В прошлом номере мы рассказали о крупном успехе наших гонщиков на первом этапе кольцевых автогонок в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран. И вот снова приятная весть. Из города Вроцлава, где финишировали ралли «Рейд польский», являющиеся одновременно третьим этапом Кубка, советские спортсмены привезли три приза — за победы в национальном, клубном и заводском зачетах. Своими впечатлениями о «Рейде» мы попросили поделиться его участника мастера спорта Михаила Титова, выступающего штурманом в экипаже Якова Агишева (АЗЛК).

* * *

В «Рейде польском» я участвовал впервые, поэтому не могу сравнивать соревнования нынешнего года с прошлыми. Но стоило только познакомиться с составом гонщиков и трассой, как стало ясно: соревнования сложные. Здесь были известнейшие зарубежные раллисты — болгарин И. Чубриков, поляки М. Ставовяк, А. Ярошевич, итальянец М. Верини, австриец К. Рюсслинг. Лучшие марки раллийных автомобилей — «Рено-12-гордини», «Форд-эскорт-200 РС», «ФИАТ-124-абарт», «БМВ 2002 ТИИ», «ФИАТ-12ПМК», «Альфа-ромео 2000 ГТВ». Добавьте к этому трассу около 1500 километров, которая почти вся проложена по асфальту, имеет 40 скоростных участков, две горные и кольцевую гонку — 3 круга по 23 километра каждый.

В ралли всегда испытываешь большие физические и психологические нагрузки, гонщику много часов приходится быть за рулем. А тут в течение полутора суток, всего лишь с часовым перерывом, мы находились в машине.

Каждый спортсмен выходит на старт с одной мыслью, одним стремлением — добиться победы. Мы не составляли исключения, тем более, что верили в свои машины. Взвесив все, тренер команды А. А. Карамышев принял такую тактическую установку: основное внимание — трем экипажам, которые выступают во всех этапах Кубка дружбы социалистических стран — это С. Брундза — А. Брум на ижевском «Москвиче—412», Анатолий и Галина Козырчиковы (ВАЗ—2103) и Я. Агишев со мной (Москвич—412» АЗЛК). В состав команды входили также братья К. и А. Гирдаускасы и А. Рейманис — А. Звингевиц, выступавшие на ВАЗ—2103.

Первый советский экипаж стартовал в четвертой десятке, и это давало возможность следить за ходом ралли, за теми, кто начал гонку раньше нас. Спортивная борьба, особенно в ралли, всегда полна неожиданностей, которые вносят существенные поправки в прогнозы не только болельщиков, но и специалистов. Так случилось и на этот раз. Гонщики, выступавшие на более мощных автомобилях, получили на отличных асфальтовых дорогах неоспоримое преимущество, особенно при прохождении многочисленных прямых участков, но это и подвело тех, кто поддался соблазну именно здесь решить спор в свою пользу. В кольцевой гонке, развив большую скорость на прямой, потерпел неудачу австриец К. Рюсслинг. Его «Порше-каррера» закончил один из поворотов на крыше. Вскоре такая же участь постигла польского гонщика Б. Крупа и других.

А советские экипажи уверенно справились со всей трассой. Наша команда дошла к финишу в полном составе. В итоге мы завоевали все главные командные призы «Рейда польского», первое место на этом этапе в Кубке дружбы социалистических стран. Неплохие результаты были показаны нами и в личном абсолютном зачете — С. Брундза — А. Брум, Анатолий и Галина Козырчиковы. Я. Агишев и я заняли соответственно седьмое, восьмое и десятое места. В своем классе машин у этих экипажей третье, четвертое и пятое места.

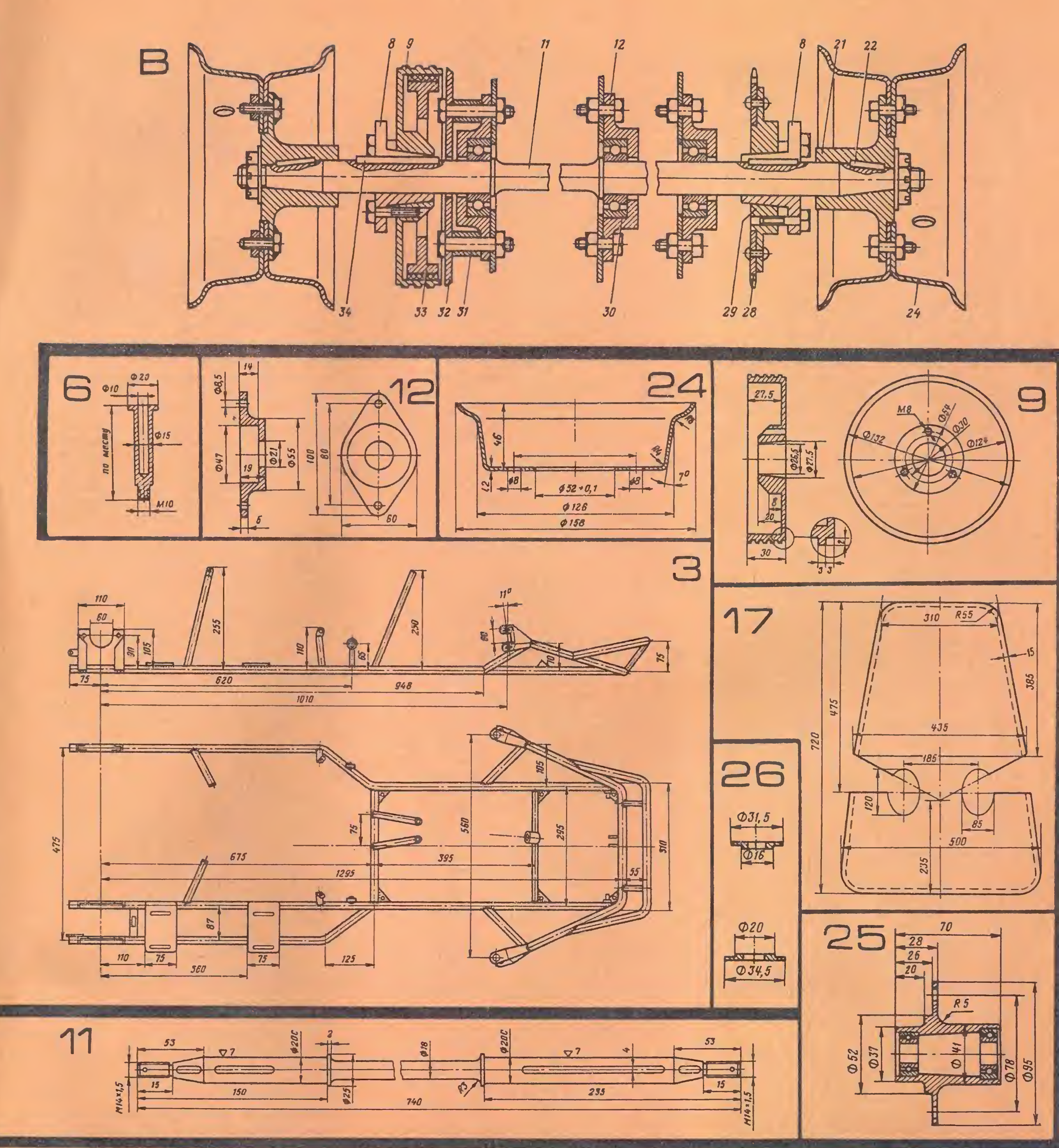


ПИОНЕРСКИЙ КАРТ

Алмаз Вашахметов из рабочего поселка Карабаш Бугульминского района Татарской АССР пишет нам, что вместе с другими ребятами из 7 класса «Г» школы № 2 хочет построить 50-кубовый карт, но нет чертежей. Поэтому он просит редакцию опубликовать детальные чертежи такой машины. К просьбе Алмаза присоединяются 37 учеников из школы-восьмилетки деревни Тимофеевка Свердловской области, семиклассник Сергей Камардин из поселка Даниловка Кемеровской области и многие другие.

Выполняя эту просьбу, публикуем материал, подготовленный мастером спорта СССР инженером М. Р. ТОДОРОВЫМ.

А — карт в сборе; Б — переднее колесо в сборе; В — задняя ось в сборе; Г — шарнир рулевой тяги: 1 — двигатель; 2 — тяга привода переключения передач; 3 — рама в сборе; 4 — рулевая тяга; 5 — поворотный кулак; 6 — шкворень; 7 — рычаг переключения передач; 8 — цанговая шайба; 9 — тормозной барабан; 10 — выпускная труба; 11 — задняя ось; 12 — корпус подшипника задней оси; 13 — съемный задний отбойник; 14 — защитный кожух вокруг цепи главной передачи; 15 — болт для регулировки натяжения цепи; 16 — бензобак; 17 — сиденье; 18 — рулевая сошка; 19 — педаль; 20 — пластины передней и задней опор двигателя; 21 — ступица заднего колеса; 22 — шпонка ступицы колеса; 23 — передняя шина; 24 — колесо, состоящее из двух половин; 25 — ступица переднего колеса; 26 — грязезащитная шайба; 27 — проушина передней оси; 28 — ведомая звездочка главной передачи; 29 — планшайба; 30 — подшипник задней оси; 31 — распорная втулка; 32 — опорный щит тормоза; 33 — тормозная колодка; 34 — шпонка цанговой шайбы; 35 — резиновая втулка.



Экспериментальная лаборатория микроавтомобилей (ЭЛМА) в курском Дворце пионеров на протяжении многих лет разрабатывает и совершенствует модели картов с двигателями класса 50 см³, на которых Федерацией автоспорта СССР разрешено выступать в соревнованиях школьникам от 9 до 16 лет. Предлагаемый здесь один из последних образцов таких машин, созданный в ЭЛМА, прост по конструкции и удобен в эксплуатации. Эластичная рама и задний мост открытого типа обеспечивают ему хорошую устойчивость и управляемость. Два карта этой модели прошли всестороннюю проверку на юношеских соревнованиях 1974 года.

Как устроена машина? Ее важнейшие размеры даны на чертеже (рис. А). Весит карт без заправки и гонщика 48 кг.

Рама является основным элементом карта. К ней крепятся все узлы и многие детали. Части рамы 3 — в основном из стальных хромансилевых (30ХГСА) труб наружным диаметром 20 мм и толщиной стенки 1,5 мм. Исключение составляют опоры подшипника рулевой колонки, перемычки переднего отбойника и опоры сиденья, которые сделаны из 18-миллиметровых труб. Опоры расположены на раме таким образом, что сиденье смещено в своей нижней точке влево от продольной оси карта на 80 мм.

Кронштейны крепления задней оси изготовлены из листовой стали 20 тол-

ПИОНЕРСКИЙ КАРТ

щиной 1,5 мм. Пластины 20 крепления двигателя изготовлены из такой же стали, но толщиной 2,5 мм. Проушины 27 передней оси, к которым крепятся поворотные кулаки 5 передних колес, — сварные, коробчатого типа. Несущая часть проушин 27 сделана из листовой 4-миллиметровой стали, а косынки имеют толщину 1,5 мм. Оси отверстий проушин наклонены назад на 11 градусов и внутрь на 8 градусов. В передней части рамы приварены косынки с отверстиями для крепления пола, оси педалей и упор рулевой колонки.

Все части рамы соединены газовой сваркой. Сваривать раму нужно после того, как будут изготовлены и собраны вместе с колесами задний мост и поворотные узлы. Примерка их на слегка прихваченную сваркой раму позволит проверить равенство колеи передних и задних колес, равенство базы левой и правой сторон машины, ее симметрию (равенство линий, соединяющих центры пятен контакта диагонально расположенных колес) и дорожный просвет.

Поворотные узлы передних колес. Левый и правый поворотные узлы различаются лишь расположением поворотного рычага на поворотном кулаке 5. Последний соединен с проушиной 27 шкворнем 6 таким образом, что при отсутствии диаметральных и осевых зазоров легко поворачивается вокруг оси шкворня. Когда поворотные кулаки 5 соединены с рамой, их цапфы в положении прямолинейного движения должны быть строго горизонтальны. Таким образом удается получить нулевой угол развала передних колес, оптимальный для данной конструкции.

На цапфе поворотного кулака (рис. Б) установлена ступица 25 с шариковыми подшипниками № 201 и 202, закрытыми грязезащитными шайбами 26. К ступице четырьмя болтами М8 с гайками прикреплены диски колеса 24. Головки этих болтов приварены к внутренней стороне ступицы 25 электросваркой. Оба диска колеса центрируются при сборке буртиком ступицы. Диски изготовлены из мягкой листовой стали при помощи токарного станка выдавливанием роликом на оправке. На наружных дисках просверлены отверстия для вентилей камер. Все колеса оснащены шинами модели «В—25А» воронежского завода.

Задний мост (рис. В) выполнен с открытой осью 11, установленной на трех подшипниках № 204, которые вставлены в корпуса 12, выточенные из алюминиевого сплава Д16Т. Задняя ось 11 — одна из наиболее нагруженных деталей карта — изготовлена из высокопрочной стали 18ХНВА без термообработки. Ступицы 21 посажены на оси конусно и фиксируются шпонками 22. Ведомая цепная звездочка 28 для главной передачи, используемая от велосипеда «Школьник», приклепана к планшайбе 29, которая соединена с задней осью при помощи цанговой шайбы 8. Такое крепление позволяет совместить плоскости ведомой и ведущей звездочек перемещением планшайбы вдоль задней оси. Аналогичным образом закреплен на оси 11 тормозной барабан 9. Тормозные колодки 33 и опорный щит 32 тормоза взяты от мотоцикла М—105. На наружной поверхности щита отфрезерована плоскость и просверлены два отверстия для его крепления. Опорный щит соединен болтами с кронштейном рамы через распорные втулки 31, длина которых выбирается по месту. С открытой стороны корпусов подшипники 30 защищены от грязи жестяными шайбами (на чертеже не показаны). Усилие на рычаг тормоза передается от педали посредством гибкого троса мотоциклетного типа.

Органы управления. К ним относятся: рулевое управление, рычаг переключения передач и педали.

Рулевая колонка изготовлена из трубы диаметром 20 мм. К ней приварена сошка 18 руля. Колонка вращается в двух стальных скользящих подшипниках. Ее фиксация в продольном направлении обеспечивается двумя шайбами, приваренными к трубе колонки с обеих сторон верхнего подшипника. Верхний торец этой трубы оканчивается приваренной шайбой, с которой тремя болтами М6 соединено рулевое колесо. Оно состоит из тонкостенной стальной трубы, согнутой в кольцо, и трех плоских спиц. Сошка 18 руля шарнирно соединена с поворотными кулаками 5 двумя рулевыми тягами 4. В рулевой трапеции карта использованы резино-металлические шарниры, устройство которых показано на рис. Г. Такие шарниры не имеют люфтов, сглаживают толчки от колес на руль и хорошо работают при изменении углов в сочленениях. Втулки 35 изготовлены из обрезков резиновых шлангов подходящего размера.

Угол схождения передних колес, при котором карт хорошо «держит дорогу», равен нулю. Этот угол регулируется изменением длины рулевой тяги 4 — для этого ее ввинчивают в наконечник или вывинчивают.

Двигатель расположен с правой стороны, и отдельные его части могут мешать переключению передач правой рукой. Поэтому рычаг переключения 7 установлен слева от водителя. Он укреплен в двух шарнирах, приваренных к раме, и соединен с двигателем тягой 2.

Педали 19 сделаны из отрезков трубок, конец каждой из которых загнут под прямым углом. Кроме простоты, достаточной жесткости и малого веса такая конструкция позволяет проложить тросы управления в стороне от ступней водителя. Педали имеют ограничители обратного хода. Во избежание поломки карбюратора у педали акселератора ограничен и прямой ход.

Сиденье 17 — из листа мягкого дюралюминия толщиной 2 мм. Предварительно из плотной бумаги делают выкройку в соответствии с приведенными на чертеже размерами. По выкройке размечают металлический лист и из него вырезают заготовку, которую нужно изогнуть так, чтобы края разрезов в заготовке сошлись. Затем их соединяют газовой сваркой. В образовавшиеся отверстия вставляют заглушки и проваривают вкруговую. После сварки сиденье доводят до нужной формы деревянным или капроновым молотком. Чтобы увеличить жесткость, его края по всему периметру (штриховая линия на чертеже) отгибают на оправке или закатывают в край стальную 4-миллиметровую проволоку. Соединять части сиденья можно и при помощи заклепок, делая швы внахлест. Для этого на выкройке надо предусмотреть припуск металла. На готовое сиденье следует сшить чехол из кожзаменителя, к которому изнутри приклеить лист поролона толщиной 6—8 мм.

Бензобак 16 емкостью 3 литра сварен из листового железа толщиной 1 мм. По поверхности сопряжения с сиденьем он повторяет форму его спинки. В крышке бака просверлено дренажное отверстие, а в днище — установлен топливный кран. Топливо из бака подается к карбюратору самотеком.

На карте использован двигатель ЯВА-20 с трехступенчатой коробкой передач (можно установить также мотор Ш—52 или Ш—55 с двухступенчатой коробкой — **ред.**), который монтируют на двух опорах. Болт 15, вращающийся в резьбовой втулке задней опоры, служит для натяжения цепи, достигаемого путем смещения двигателя вдоль рамы. Цепь сверху закрыта защитным алюминиевым кожухом 14, доходящим до половины диаметра ведомой шестерни. Выпускная труба 10 цельносварная из мягкой листовой стали толщиной 0,8 мм. Сзади карт защищен отбойником 13 из трубы диаметром 20 мм. Отбойник прикреплен к раме в трех точках: к двум кронштейнам заднего моста и специальному ушку, приваренному к правому кронштейну заднего моста.

Пол сделан из листа дюралюминия Д16 толщиной 1 мм на всю ширину рамы и прикреплен к косынкам в передней ее части шестью болтами М6. Он закрывает пространство от педалей до поперечины рамы, на которой расположены опоры подшипника рулевой колонки.

Перед сборкой подшипники ступиц передних колес, подшипники заднего моста, шкворневые соединения и подшипники рулевой колонки смазывают солидолом. Все резьбовые соединения рулевого управления и крепления колес после сборки шплинтуют.

Между цилиндром двигателя и сиденьем нужно поставить алюминиевый щиток для предохранения водителя от ожогов, а на переднем и заднем отбойниках закрепить алюминиевые диски диаметром 250 мм для нанесения номеров.

Карт такой конструкции, как уже говорилось, сравнительно прост в изготовлении. Постройка его под силу станции юных техников или мастерских при Дворце пионеров. Разумеется, руководить этим делом должен квалифицированный специалист.



АВТОГОНКИ

Третий этап розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран в г. Мост (ЧССР) прошел под знаком упорной борьбы за призовые места. На гоночных автомобилях группы Ц9 с двигателями рабочим объемом 1300 см³ из трио, набравшего по сумме предыдущих этапов наилучшую сумму очков, М. Лайв (СССР) сошел на первом круге из-за поломки коробки передач, а Х. Тасслер (ГДР) из-за неполадок в машине финишировал лишь восьмым. Зато В. Барковский (СССР) блестяще провел гонку, закончив ее вторым, и по сумме трех этапов он лишь на одно очко отстает от лидера, гонщика из ЧССР И. Червы.

Неудачи ждали ведущих гонщиков и в заезде на легковых машинах группы А2 с двигателями рабочим объемом 1600 см³. Дефекты в коробке передач не позволили победителю первого этапа М. Жиду (ЧССР) добиться высокого результата: в ходе гонки он останавливался для устранения неполадок — и финишировал лишь двенадцатым. Вообще соревнования в Мосте явились весьма тяжелым испытанием для трансмиссий. На машине А. Замыслова к концу гонки включалась только третья передача, но, умело управляя машиной, советский спортсмен все же добился неплохого результата — шестого места.

Личный зачет. Группа Ц9: 1. И. Черва (ЧССР), «Металэкс-102»; 2. В. Барковский (СССР), «Эстония—18М»; 3. И. Росицкий (ЧССР), «Металэкс-102»; 4. К. Илек (ЧССР), «Металэкс-103»; 5. А. Патлейх (ЧССР), «Металэкс-102»; 6. П. Самохил (ЧССР), «Металэкс-102»... 10. В. Греков (СССР), «Эстония—16М». Сумма очков после трех этапов: Черва — 134, Барковский — 133, Тасслер — 125, Росицкий — 120, Греков — 115, Патлейх — 114.

Группа А2: 1. О. Брунцлик (ЧССР), «Шкода-130»; 2. О. Хорсак (ЧССР), «Шкода-130»; 3. З. Войтех (ЧССР), «Шкода-120С»; 4. К. Франк (ПНР), «Польский ФИАТ-125П»; 5. Я. Лукьянов (СССР), ВАЗ—2103; 6. А. Замыслов (СССР), ВАЗ—2103; 7. Ю. Крюков (СССР), ВАЗ—2103. Сумма очков: Брунцлик — 93, Хорсак — 87, Жид — 83, Франк — 81, Замыслов — 78, Крюков — 74.

Командный зачет. Группа Ц9: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР; 4. ПНР. Сумма очков: ЧССР — 490, СССР — 401, ГДР — 373, ПНР — 140. **Группа А2:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР. Сумма очков: ЧССР — 308, СССР — 274, ПНР — 226, НРБ — 101.

В чемпионате мира (формула 1) австриец Н. Лауда, выступающий на автомобиле «Феррари-312Т» с 500-сильным двигателем, значительно укрепил свое турнирное положение, одержав на гонках во Франции четвертую в этом сезоне победу. Насколько сейчас равны возможности машин и спортсменов, показывают результаты тренировок на трассе восьмого этапа «Поль Рикар», где разница во времени прохождения круга лучшим гонщиком и десятым составила всего 0,93 секунды.

Секунда проигрыша в данном случае означает, что гонщик стартовал не из первого, а из пятого ряда, чем существенно ухудшились его шансы. Интересно, что на гонках во Франции этим десятым на старте был прошлогодний чемпион Э. Фиттипальди, который финишировал четвертым, проиграв победителю Лауде (показавшему лучший результат на тренировках) почти 40 секунд на дистанции в 54 круга.

Гонки на трассе «Поль Рикар» были интересны и тем, что там на прямом участке длиной 1,8 км специальное электронное устройство фиксировало в ходе соревнований максимальную скорость машин. Наивысшей скорости достиг И. Шехтер — 306,38 км/час, а Лауда показал 294,75 км/час.

IX этап (Франция): 1. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т»; 2. Д. Хант (Англия), «Хескет-308»; 3. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М23»; 4. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Мак-Ларен-М23»; 5. М. Андретти (США), «Парнелли-ПК1»; 6. П. Депэлле (Франция), «Тайрелл-007».

X этап (Англия): 1. Фиттипальди; 2. К. Паче (Бразилия), «Брэбхэм-БТ44Б»; 3. И. Шехтер (ЮАР), «Тайрелл-007»; 4. Хант; 5. М. Доногю (США), «Пенске»; 6. В. Брамбилла (Италия), «Марч-751».

XI этап (ФРГ): 1. К. Рейтеманн (Аргентина), «Брэбхэм-БТ44Б»; 2. Ж. Лаффит (Франция), «Вильямс»; 3. Лауда; 4. Т. Прайс (Англия), «Шэдоу-ДН3»; 5. А. Джоунз (Австралия), «Хилл»; 6. Г. ван Леннеп (Голландия), «Энсайн».

Сумма очков после одиннадцати этапов: Лауда — 51, Рейтеманн — 33,5, Фиттипальди — 33, Хант — 25, Паче — 24, Шехтер — 19.

РАЛЛИ

Пятый этап чемпионата мира среди марок проходил в Марокко на горных дорогах Северной Африки и в песках Сахары. Из 103 стартовавших экипажей дистанцию в 4083 километра закончили лишь 15. Победил смешанный финско-французский экипаж Х. Миккола — Ж. Тодт на «Пежо-504». Вторыми были шедшие на такой же машине французы Б. Констен — Ж. Флокон. Марка «Пежо» после этого этапа вышла на второе место за «Лянча», такое положение сохранилось и после шестого этапа, который состоялся в Португалии. Первые два места в абсолютном зачете заняли здесь спортсмены, выступавшие на автомобилях «ФИАТ-124-спайдер-абарт»: М. Ален — Н. Кивимяки (Финляндия) и Миккола — Тодт. Впереди еще пять этапов.

МОТОКРОСС

Впервые проводимый в этом году чемпионат мира **в классе 125 см³** вызвал большой интерес в спортивном мире. Ведущие мотоциклетные заводы — ЧЗ (ЧССР), «Бультако» (Испания), «Майко» (ФРГ), «Сузуки», «Хонда» и «Ямаха» (Япония), «Хускварна» (Швеция), «Цюндапп» (ФРГ) подготовили для своих гонщиков уникальные машины. Они располагают мощностью 26—28 л. с., бесконтактной системой зажигания, лепестковыми впускными клапанами, гидропневматической подвеской.

После девяти этапов лидирует бельгиец Г. Райе («Сузуки»), одержавший 13 побед в заездах и досрочно обеспечивший себе со 195 очками титул первого чемпиона мира в этом классе. На втором месте идет бельгиец Ж. де Роовер («Цюндапп») — 161 очко, а третье со 119 очками занимает А. Баборовский из ЧССР. Он выступает на новой модели ЧЗ-511. На последующих местах: 4. А. Ватанабе (Япония), «Сузуки» — 107 очков; 5. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 6. И. де Бройк (Бельгия), «Хускварна».

В классе 250 см³ на десятом этапе успешно выступил советский гонщик Евгений Рыбальченко. Он выиграл один заезд и был вторым в другом. На результатах прошлогоднего чемпиона мира Геннадия Моисеева все еще сказывается полученная им в начале года травма.

X этап (Швеция). 1-й заезд: Е. Рыбальченко (СССР), ЧЗ; 2. А. Вайль (ФРГ), «Майко»; 3. Т. Ханссен (Швеция), «Кавасаки»; 4. Г. Майш (ФРГ), «Майко»; 5. Д. Померой (США), «Бультако»; 6. Х. Андерссон (Швеция), «Ямаха»; 7. Моисеев (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Майш; 2. Рыбальченко; 3. В. Бауэр (ФРГ), «Сузуки»; 4. Вайль; 5. Г. Эвертс (Бельгия), «Пух»; 6. М. Халм (ЧССР), ЧЗ; 7. Моисеев.

Сумма очков после десяти этапов: Эвертс — 136, Бауэр — 128, Майш — 120, Вайль — 118, Андерссон — 107, З. Велки (ЧССР) — 104. Рыбальченко с 85 очками на восьмом месте.

МОТОРАЛЛИ ФИМ

Традиционные туристские соревнования (они проводились в 30-й раз) в этом году финишировали в польском городе Люблине. Они привлекли 1453 мотоциклистов и их напарников на 1117 машинах из 19 стран мира.

Наилучшего результата среди национальных команд добилась сборная Италии. За ней идут мотоциклисты Голландии и Швеции.

Наиболее длинный путь среди всех участников ралли прошел американец О. Мэннинг (5572 км), а среди женщин — итальянка Д. Куамо (2395 км). Интересно, что один из членов английской команды отправился из Лондона в Люблин на мотоцикле БСА модели 1913 года и преодолел это расстояние за семь дней.

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Первенство СССР по кольцевым автогонкам

(в скобках места, занятые в двух заездах на киевской и в двух заездах на рижской трассах)

Личный зачет. Формула 1: 1. Г. Дгебуадзе, Тбилиси, «Эстония—16М» (2, 1, 1, 1); 2. Х. Саарм, Таллин, «Эстония—17-Волга» (1, 1, 2, 2); 3. В. Капшеев, Харьков, К—2000 (3, 4, 7, 16); 4. В. Заславский, Москва, собств. конструкции (0, 0, 3, 3); 5. В. Тягуненко, Рига, «Эстония—16М-Москвич» (6, 6, 6, 5); 6. Т. Захаров, Тбилиси, «Эстония—16М-Москвич» (0, 7, 5, 4). **Формула 2:** 1. М. Лайв, Таллин, «Эстония—16М-Жигули» (1, 1, 3, 2); 2. М. Львов, Ленинград, «Эстония—16М-Москвич» (5, 4, 1, 1); 3. Ю. Рейнтам, Таллин, «Эстония—16М-Жигули» (2, 2, 2, 0); 4. А. Филиппович, Краснодар, «Эстония — 16М-Вартбург» (11, 3, 5, 5); 6. Н. Баханков, Киев, «Эстония—16М-Москвич» (4, 5, 8, 9). **Формула 3** (все с двигателями «Жигули»): 1. Э. Гриффель, Таллин, «Эстония—19» (1, 1, 3, 3); 2. В. Лукашевич, Минск, «Эстония—18» (6, 5, 2, 1); 3. А. Юрявичус, Каунас, «Эстония—16М» (3, 2, 4, 4); 4. А. Альхимович, Минск, «Эстония—18» (4, 3, 14, 6); 5. М. Балезин, Москва, «Эстония—16М» (5, 4, 0, 5); 6. В. Греков, Краснодар, «Эстония—18» (0, 0, 1, 2). **Формула 4** (все — «Эстония—15М»): 1. Т. Асмер, Таллин (4, 1, 1, 2); 2. Р. Сарап, Таллин (1, 2, 2, 0); 3. Т. Напа, Рижский район Латвии (0, 3, 5, 1); 4. Т. Тээсалу, Таллин (2, 0, 6, 3); 5. А. Височкас, Вильнюс (3, 5, 26, 13); 6. В. Перенюк, Ленинград (5, 6, 0, 8). **Группа 2:** 1. Ю. Теренецкий, Москва, «Москвич—412» (2, 0, 2, 2); 2. В. Богатырев, Тольятти, ВАЗ—21011 (3, 1, 5, 3); 3. Ю. Крюков, Тольятти, ВАЗ—21011 (4, 2, 6, 4); 4. Е. Безногов, Москва, «Москвич—412» (1, 13, 3, 0); 5. Э. Пистунович, Тольятти, ВАЗ—2103 (5, 3, 7, 0); 6. В. Олека, Вильнюс, ВАЗ—2103 (0, 0, 4, 1).

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Литовская ССР; 4. Латвийская ССР; 5. Белорусская ССР; 6. Украинская ССР.

Трофей заводов. Сумма очков на чемпионате СССР по кольцевым гонкам: 1. Таллинский опытный авторемонтный завод — 42 очка (Лайв — 15, Гриффель — 15, Сарап — 12); 2. ВАЗ — 40 (Богатырев — 12, Крюков — 10, Юрявичус — 10, Альхимович — 8); 3. АЗЛК — 23 (Теренецкий — 15, Безногов — 8); 4. Уфимский моторостроительный завод — 18 (Львов — 12, Марковский — 6); 5. Ижевский автозавод — 3 (Шишков — 3); 6. Горьковский автозавод — 0 (Верещака — 0).

Сумма очков после трех этапов (чемпионаты по ипподромным гонкам, зимним командным ралли, кольцевым гонкам): 1. ВАЗ — 77 очков; 2. АЗЛК — 44; 3. ТОАРЗ — 42; 4. УМЗ — 18; 5. ИЖ — 15; 6. ГАЗ — 12 (систему зачета см. «За рулем», 1975, № 2).

В НОМЕРЕ:

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака
Художник С. Л. Ветров

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 1.8.1975 г. Подписано в печать 29.8.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60×90 1/8. 2,5 бум. л.=5 печ. л. Цена 50 коп. Зак. 3167. Г-75053.

3-я типография Воениздата

Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1975 г.

ВЫПИСЫВАЙТЕ ГАЗЕТУ «СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ»

Газета «Советский патриот» рассчитана на массового читателя. Она станет вашим постоянным спутником и другом, расскажет вам о многогранной деятельности организаций ДОСААФ и славных традициях советского народа, о жизни армии и флота, о подготовке молодежи к воинской службе. Она проведет вас по памятным местам былых сражений, познакомит с неизвестными страницами войны и ее героями, с увлекательными военизированными играми пионеров и школьников.

Газета печатает материалы о деятельности формирований гражданской обороны и работе военруков, регулярно ведет специальные разделы для автомобилистов, радиолюбителей, членов клубов служебного собаководства, широко освещает международные и союзные соревнования по техническим видам спорта, рассказывает о чемпионах мира, Европы, Советского Союза. Вы найдете в ней повести и рассказы, очерки, фельетоны и статьи на морально-этические темы.

Подписка на газету принимается без ограничения у общественных распространителей печати по месту работы и учебы, в пунктах приема подписки «Союзпечати», на почтамтах, в отделениях связи и комитетах ДОСААФ.

Издательство газеты «Советский патриот»

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 3, 4, 7, 9, 10, 13, 16, 19, 24, 27.

I. Прерывистая линия желтого цвета у края проезжей части дороги обозначает зону запрещения стоянки транспортных средств (пункт 42, 1.10).

II. Правила требуют обязательной остановки у знака, независимо от того, есть на пересекаемой дороге транспортные средства или нет (пункт 115).

III. Остановиться в этом месте нельзя, хотя до перекрестка и есть необходимые 5 метров, ибо надо оставить 5 метров до обозначенного пешеходного перехода (пункт 99 «г»).

IV. В отсутствие автобуса мотоциклист и водитель автомобиля при таком способе поворота могли бы проехать перекресток одновременно. Однако в показанной ситуации водитель автомобиля обязан уступить дорогу автобусу, а потому и проезжает перекресток последним (пункт 111).

V. Развернуться на этом участке можно, так как требование Правил иметь не менее 100 метров видимости в каждом направлении вступает в силу только при движении вне населенных пунктов (пункт 89 «в»).

VI. Количество рядов Правила регламентируют лишь при остановке транспортных средств на проезжей части дороги (пункт 97).

VII. Обогнать грузовик можно. Знак «Обгон грузовым автомобилям запрещен» на водителей автобусов не распространяется (пункт 26, 2.19).

VIII. На дорогах с односторонним движением можно останавливаться и справа и слева, но при соблюдении определенных условий. В данном случае водитель грузовика от одного условия отступил: он остановился в месте, где его машина закрыла от других водителей дорожный знак (пункты 99 «а» и «ж»).

IX. Эксплуатировать транспортное средство с неисправным, пусть даже одним, указателем поворота нельзя. Если неисправность устранить на месте не удается, надо следовать в гараж или на стоянку (пункт 165, V «д»).

X. Хотя в общем случае подача звукового сигнала в населенных пунктах запрещена, он может понадобиться в критической ситуации. Вот почему Правила не разрешают эксплуатировать транспортные средства без звукового сигнала (пункт 165, VI «г»).

НАВСТРЕЧУ ЛЮДЯМ

В Алма-Ату приезжают, прилетают. Первыми встречают гостей водители такси.

Смена начинается здесь, в диспетчерской.



Днем и ночью они на линии. Утром, в начале смены увидятся, перекинутся парой слов — и в путь. В это время и собрал на несколько минут группу шоферов первого таксомоторного парка столицы Казахстана корреспондент, чтобы сфотографировать вместе у машин.

Фото Ф. Гринберга, Ю. Куйдина (АПН)



ВТОРОЙ ВЫПУСК



ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

Этот снимок сделан на автодроме зеленодольской автошколы ДОСААФ (Татарская АССР).
Так — на современных автомобилях, в условиях, максимально приближенных к реальным,— проходит сейчас обучение будущих водителей в большинстве учебных организаций оборонного Общества.

И в том, что материально-техническая база автошкол совершенствуется и крепнет, весомо ощущаются средства, которые приносит лотерея ДОСААФ.

Например, только в 1973 году Общество вложило в строительство учебных зданий, автодромов, спортивных сооружений 12 миллионов рублей и израсходовало на развитие оборонно-массовой работы и военно-технических видов спорта 4 миллиона рублей, вырученные от лотереи. Всего же за последние восемь лет на эти цели затрачено 113 миллионов рублей, полученных с помощью лотереи.

Во втором выпуске десятой лотереи ДОСААФ разыгрывается 7 200 000 выигрышей, в том числе:
160 автомобилей «Волга» ГАЗ—24
320 автомобилей «Москвич—412»
320 автомобилей «Запорожец» ЗАЗ—968
640 мотоциклов «Днепр» МТ—10
640 мотоциклов «Урал» М—67
6240 других мотоциклов, мопедов, велосипедов, а также другие вещевые и денежные выигрыши на общую сумму 20 002 960 рублей.

Тираж второго выпуска будет проведен 5 января 1976 года.

Приобретайте билеты лотереи ДОСААФ!

Индекс 70321 Цена 50 коп.